ÉTATS-UNIS DE L'AMÉRIQUE DU NORD

Port de Philadelphie

SON MOUVEMENT COMMERCIAL ET MARITIME

PENDANT SIX ANNÉES

(1890-1895)

Et possibilité d'étendre ses relations avec la France par la création d'une ligne de navigation

PAR

LOUIS VOSSION

Consul de France



PARIS
CHALLEMEL AINÉ, ÉDITEUR
17, RUE JACOB, 17

1897

ÉTATS-UNIS DE L'AMÉRIQUE DU NORD

Port de Philadelphie

SON MOUVEMENT COMMERCIAL ET MARITIME

PENDANT SIX ANNÉES

(1890-1895)

Et possibilité d'étendre ses relations avec la France par la création d'une ligne de navigation

PAR

LOUIS VOSSION

Consul de France



PARIS

CHALLEMEL AINÉ, ÉDITEUR

17, RUE JACOB, 17

—

1897

ÉTATS-UNIS DE L'AMÉRIQUE DU NORD

PHILADELPHIE

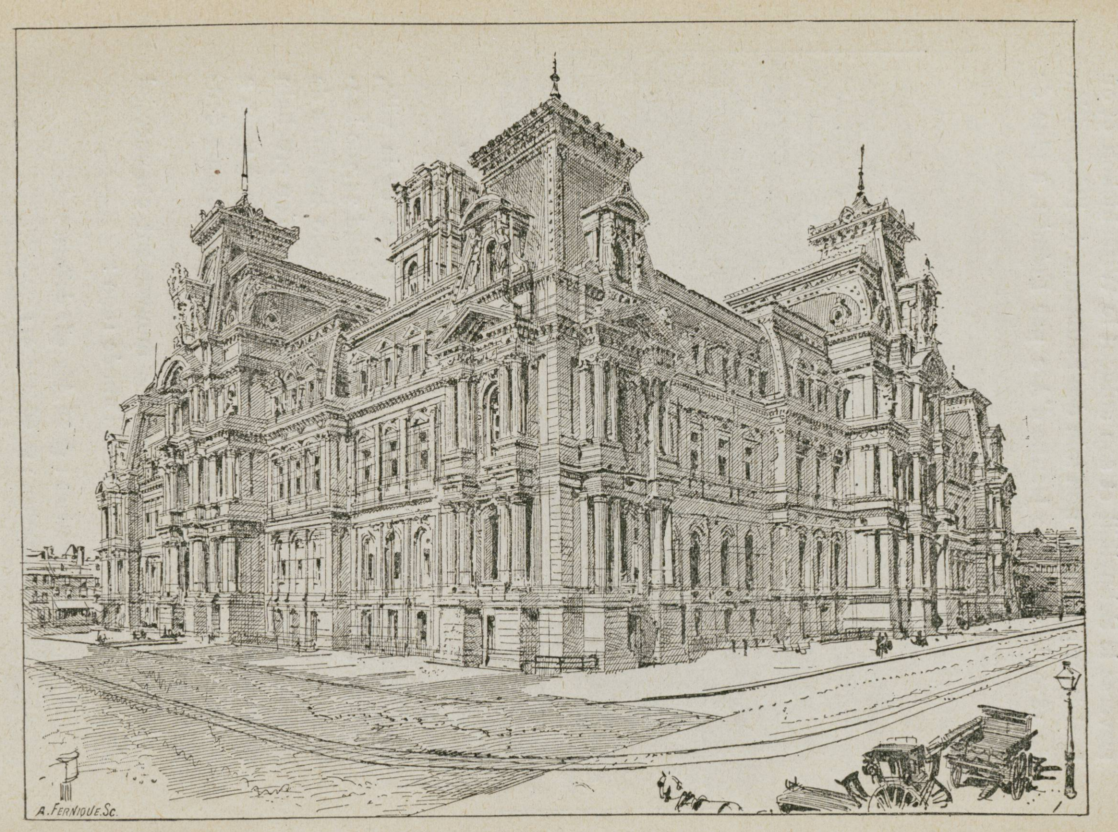
MOUVEMENT COMMERCIAL EN 1890

Quand les résultats du recensement décennal de l'année 1890 furent annoncés, la ville de Philadelphie, qui occupait, parmi les villes américaines, le second rang, comme population, se trouva devancée par Chicago et reculée au troisième. Ce résultat, des plus inattendus, produisit une véritable commotion, et les particuliers, la presse, les différentes associations commerciales, maritimes, industrielles et financières de la ville cherchèrent à l'envi les raisons de ce recul et les moyens de l'arrêter. D'ailleurs, les résultats de l'enquête furent satisfaisants, et de nature à calmer les appréhensions ; il fut prouvé que l'augmentation de population de Chicago était artificielle, et due à l'annexion d'une zone considérable de faubourgs. L'État de Pensylvanie occupait toujours le second rang après l'État de New-York et l'État d'Illinois ne venait qu'au troisième.

Philadelphie ne saurait s'agrandir comme l'a fait Chicago; elle comprend, depuis 1854, la totalité de la surface du

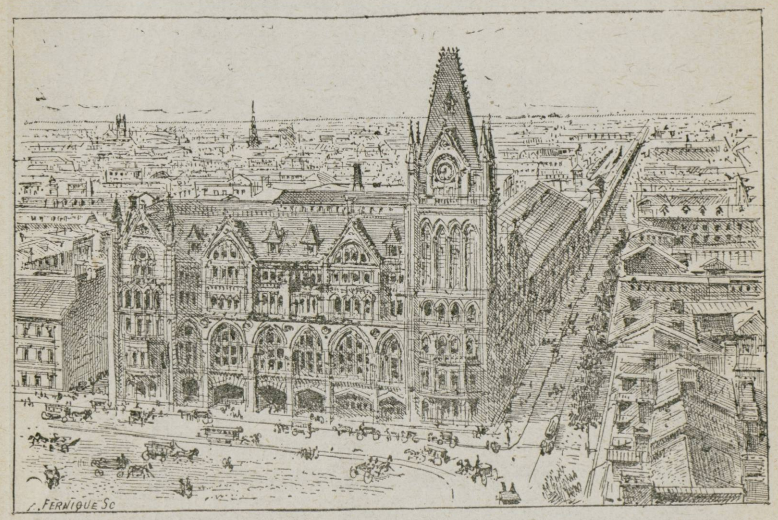
comté, 129 milles carrés. Elle est comprise entre le Delaware et son affluent de droite, le Schuylkill, qui le rejoint à cinq milles au Sud, au point où sont placés les élévateurs de grains de la « Pensylvania Railroad Company ». — Le centre de la ville est au croisement de Market street et de Broad street. — Market street va de l'Est à l'Ouest, du Delaware au Schuylkill, et s'étend à 8 milles au delà de ce dernier cours d'eau; Broad street va du Nord au Sud et forme en réalité la 14e rue. Toutes les rues allant du Nord au Sud portent des numéros, le n° 1 étant le long du Delaware, le 23e le long du Schuylkill, et les rues se continuant de l'autre côté du Schuylkill jusqu'à la 96e et dernière. La ville est bornée à l'Est par le Delaware qui la sépare de l'État de New-Jersey, et sur les autres faces, par les trois comtés de Bucks, de Delaware et de Montgommery. La partie vraiment peuplée et entièrement bâtie est comprise entre les deux rivières.

L'Hôtel de Ville, dont les pavillons sont bâtis sur les plans des pavillons du Louvre, est à l'intersection de Broad street et de Market street. Il a coûté près de 60 millions de francs : c'est un superbe monument en pierres de taille avec tour centrale surmontée de la statue de William Penn semblant surveiller et dominer encore la ville qu'il a fondée. Il contient, outre la mairie et les services municipaux, les tribunaux, la Cour suprême, le quartier général des milices de l'État et divers services fédéraux. Les rues de la ville sont toutes à angle droit; les maisons sont bâties sur le même plan, ne variant que par les dimensions et les détails d'ornementation : elles ont toutes un escalier de six à dix marches donnant sur le trottoir et un sous-sol dont les fenêtres donnent sur la rue; chaque maison a sa salle de bains et son calorifère. La ville contient dans son enceinte plus de 300 églises de toutes dénominations et un grand nombre de manufactures. Le parc de Fairmount, que



Le nouvel Hôtel-de-Ville à Philadelphie, faces sud et est.

traverse le Schuylkill et son affluent le Wissahickon et où le visiteur peut voir, non loin des bâtiments de l'Exposition de 1876, la statue de Jeanne d'Arc par Frémiet, a plus de



La gare du Pensylvania Railroad, à Philadelphie, en face des Public Buildings.

2,740 acres de superficie. La superficie totale de la ville, dont un quart n'est pas encore bâti, comprend 35,700 hectares, soit quatre fois celle de Paris et 2,600 hectares de plus que Chicago. Il y a donc lieu d'espérer qu'au prochain recensement, en 1900, Philadelphie, qui, de 1880 à 1890, a gagné 200,000 habitants, reprendra son rang comme deuxième ville des États-Unis.

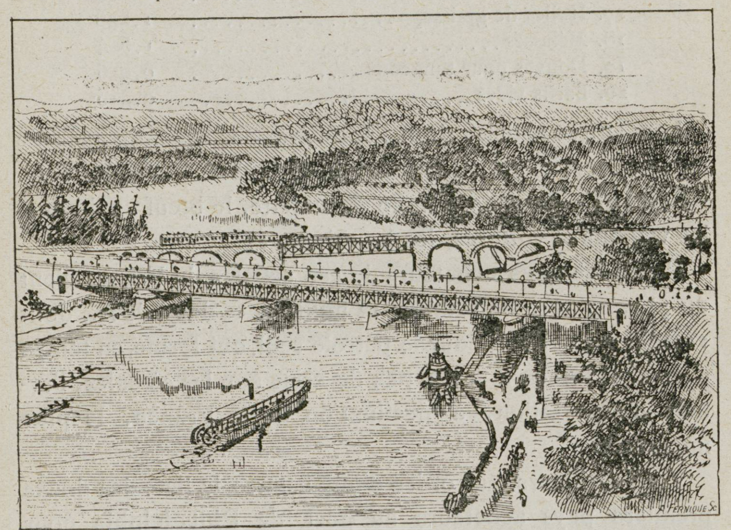
Mouvement commercial. — Le mouvement commercial du port a été le suivant pour l'année 1890 :

Exportations : $ 36.462.951 dollars.
Importations : $ 66.057.011 —

Examinons d'abord les exportations :

EXPORTATION GÉNÉRALE

Le total des exportations du port de Philadelphie, tel qu'il est accusé par le service des douanes, s'élève, nous venons de le dire, à 179 millions de fr., au change moyen du dollar, inférieur, par conséquent, de 112 millions de fr. au total des importations qui s'élève à 291 millions. Cet écart



Le pont Girard et le pont du chemin de fer, sur le Schuylkill, à Philadelphie.

a son importance et prouve que l'application du nouveau tarif douanier a été loin de ralentir les importations.

Voici, classés par ordre d'importance, et évalués en milliers de fr., les principaux articles composant cette exportation :

1. Pétrole raffiné	39.874
2. Maïs	35.265
3. Farine de blé	18.704
4. Pétrole brut	14.268
5. Coton, 34,282 balles	9.547

6.	Lard	8.024
7.	Tabac en feuilles	7.493
8.	Bestiaux	7.265
9.	Viande fraîche	4.960
10.	Saindoux	4.919
11.	Charbons bitumineux	3.910
12.	Tourteaux	3.448
13.	Blé	3.266
14.	Jambons	3.234
15.	Paraffine	2.933
16.	Graisse	2.834
17.	Huiles de graissage	1.596
18.	Mélasses	1.524
19.	Douves pour tonneaux	0.926
20.	Barils vides	0.910

Les autres articles dont l'énumération, accompagnée de chiffres, serait inutile, comprennent le bœuf salé, les bois, les savons communs, l'huile de naphte, le bœuf en boîtes, les wagons et voitures, les houblons, etc.

Parmi les pays acheteurs de ces articles, la France vient au 5e rang avec un total de 13 millions et demi de fr., dont 11 millions et demi pour le pétrole seul, qui forme, en temps normal et lorsqu'il n'y a pas de crise sur les céréales, l'article d'exportation, à destination de la France, le plus important.

Voici d'ailleurs, par ordre d'importance, la liste des douze premiers pays acheteurs au port de Philadelphie pour l'année 1890, valeur en milliers de fr. :

1.	Angleterre	75.150
2.	Allemagne	18.101
3.	Ecosse	16.983
4.	Irlande	14.966
5.	France	13.468
6.	Belgique	10.941
7.	Japon	9.142
8.	Italie	6.074
9.	Danemark	5.439
10.	Cuba	4.493
11.	Espagne	3.026
12.	Hollande	2.813

Viennent ensuite, par ordre d'importance, le Portugal, les Indes anglaises, la Grèce, l'Autriche, la Suède et Norvège, les Antilles danoises et enfin la Martinique et la Guadeloupe, spécialement pour du charbon.

Les statistiques de la Douane mettent sous des chapitres séparés l'Angleterre proprement dite, l'Écosse et l'Irlande : si on réunit ensemble les chiffres qui les concernent, on voit que la Grande-Bretagne, à elle seule, absorbe près des 3/5 de l'exportation totale du port de Philadelphie, la France ne venant guère que pour un peu plus d'un quinzième du même total, et avec deux seuls articles importants, le pétrole et les grains.

L'examen du tableau des exportations donné plus haut montre que ces deux articles sont d'ailleurs les articles principaux d'exportation du port. Les autres articles exportés en France, tels que charbons, paraffine, cire, résines, douves de tonneaux et métaux, ne représentent qu'un appoint négligeable de moins du centième du total, lequel a été de 13,466,320 fr., dont 12,295,822 fr. pour le pétrole seul.

Céréales.

Le port de Philadelphie, avec ses élévateurs et sa longue ligne de quais établis le long de la rivière du Delaware, est admirablement disposé pour l'exportation des céréales. Ses élévateurs, au nombre de six, plus quatre élévateurs flottants, ont une capacité totale de plus de deux millions de bushels, soit environ 730,000 hectol. Ils appartiennent aux trois principales Compagnies de chemins de fer ayant leur tête de ligne à Philadelphie : le Baltimore et Ohio, le Philadelphia et Reading et le Pensylvania Railroad. Ils ont pour mission d'emmagasiner, de classer, de nettoyer, de peser et d'embarquer tout le grain arrivant de l'intérieur.

Naturellement, le trafic dépend de la récolte et varie avec les années. En 1890, l'exportation totale de céréales du port de Philadelphie a été de 6,300,000 hectol., soit 16.6 o/o de l'exportation totale des différents ports de l'Atlantique, New-York figurant pour 35.3 o/o. Sur ce total de 6,300,000 hectol., 6,114,000 ont été du maïs. La France n'a reçu, sur cette énorme quantité, que 227,732 hectol. Pour donner une idée combien, d'ailleurs, les variations dans les quantités exportées sont considérables d'une année à l'autre, il suffit de montrer dans un même tableau les quantités reçues et les quantités exportées en 1889 et en 1890, de ce port :

Années.	Quantité reçue aux élévateurs.		Quantité exportée.	
1890...	17.949.500	bushels.	16.932.775	bushels.
1889...	5.962.500	—	3.864.803	—
Augmentation en 1890.....	11.986.850	bushels.	13.067.972	bushels.

Toute l'augmentation a porté sur la première partie de l'année et est due à la récolte favorable du maïs aux États-Unis en 1889. Ajoutons que cette grande quantité de maïs exportée de Philadelphie en 1890 n'a donné lieu à aucune plainte des pays de destination touchant l'état ou la qualité du grain, classé par les inspecteurs du port.

Si l'exportation du maïs a augmenté en 1890 dans des proportions considérables, l'inverse s'est produit pour le blé, par suite de l'insuffisance de la récolte, comme le montre le tableau suivant :

Années.	Quantité de blé reçue.		Quantité exportée.	
1889....	2.544.100	bushels.	1.416.666	bushels
1890....	1.644.582	—	767.074	—
Diminution en 1890.	899.518	bushels.	949.592	bushels

D'ailleurs, la diminution a été proportionnellement la même pour tous les ports de l'Atlantique.

Philadelphie n'exporte ni avoine, ni orge, ni seigle. Les principaux ports d'embarquement de ces céréales sont : New-York et Baltimore. La dernière exportation d'avoine du port de Philadelphie a eu lieu en 1885 et était assez importante : 348.000 bushels. Depuis cette époque, tout ce qui arrive aux élévateurs (4 millions et demi de bushels, en 1890) est exclusivement employé aux besoins locaux.

La consommation locale du seigle est assez restreinte : elle ne dépasse pas 100,000 bushels; celle de l'orge est plus considérable, elle dépasse un million de bushels, dont la totalité est prise par les brasseries de la ville, qui sont très importantes, et dont l'une d'elles, Bergner et Engel, a obtenu à Paris la grande Médaille d'or à l'Exposition de 1889.

L'exportation de la farine en 1896 a été de 860,000 barils, dont aucune quantité n'a été expédiée en France.

Il serait sans intérêt de mentionner ici le stock existant sur la place : ce stock varie chaque année pour diverses raisons : l'état des récoltes aux États-Unis, la demande en Europe et l'œuvre de la spéculation. Ainsi, du 1er janvier au 1er septembre de la présente année 1891, le port de Philadelphie n'a expédié en Europe que 1,204,381 bushels de maïs, au lieu qu'en 1890, pour la même période de huit mois, les exportations de maïs avaient dépassé 16 millions de bushels. Pour le blé, la proportion est inverse. Du 1er janvier au 1er septembre 1890, il n'avait été exporté que 600,000 bushels de blé, au lieu que pour les huit premiers mois de 1891, l'exportation de cette céréale a été de plus de 2 millions de bushels, soit quatre fois plus considérable; et, avec la présente crise en Europe et l'excellente récolte faite aux États-Unis, cette quantité ne fera que s'accroître d'ici la fin de l'année.

En 1890, au 8 septembre, date du présent rapport, le port de Philadelphie n'avait point expédié de blé en France : pour la présente année 1891, dans les 32 jours compris du 7 août au 8 septembre, le Vice-Consulat a expédié en France 1,486,669 bushels, soit plus de 540,000 hectolitres. Cet envoi a été fait par 15 steamers, — 14 anglais et 1 espagnol, — se rendant 9 à Dunkerque, 4 au Havre, 1 à Saint-Nazaire et 1 à Calais avec un fret avantageux de 3 sh. 10 d. par quarter de 8 bushels, ce qui fait regretter que ces expéditions n'aient pas lieu par pavillon français.

Philadelphie est d'ailleurs un port où toute l'année, avec les pétroles et les céréales, un navire, même venant à l'aventure, est toujours absolument sûr de trouver un chargement avantageux.

Pétrole.

Pendant l'année 1890, l'exportation totale du pétrole du port de Philadelphie, sous toutes ses formes : pétrole brut, raffiné, naphte, huile lourde, a été de 3,305,332 barils, soit 25.10 0/0 de l'exportation totale des États-Unis, New-York étant représenté par 72 0/0 et Baltimore par 2.12 0/0. Ce produit, dont l'État de Pensylvanie produit la plus grande partie, est entièrement entre les mains d'un monopole gigantesque, la « Standard Oil Company », qui possède les tuyaux qui amènent l'huile des puits aux stations centrales et de là aux ports d'embarquement. C'est elle qui règle le marché et fait à volonté la hausse ou la baisse.

Le tableau synoptique suivant montre : 1° les qualités totales de chaque espèce d'huile exportées des États-Unis en 1890 ; 2° les quantités totales exportées en France ; et permettra de juger de l'importance, par comparaison, des exportations de pétrole du port de Philadelphie ;

Qualités.	Total de l'exportation des Etats-Unis en 1890.
Huile brute	88.525.000 gallons.
Huile raffinée	360.105.000 —
Naphte	5.710.800 —
Huile lourde	30.120.000 —

Qualités.	Total exporté en France en 1890
Huile brute	65.160.108 gallons.
Huile raffinée	3.911.974 —
Naphte	3.572.172 —
Huile lourde	4.843.000 —

Ce tableau permet de voir que, sur la totalité du pétrole brut exporté des États-Unis, la France reçoit 73 6 o/o, au lieu qu'elle reçoit seulement un peu plus de 1 o/o de la quantité totale du pétrole raffiné. Elle reçoit 62 1/2 o/o de la totalité du naphte et 16 o/o de la totalité des huiles lourdes. Ces proportions se retrouvent dans le détail de l'exportation du pétrole de Philadelphie, ainsi que le montre le tableau suivant qui porte en regard l'une de l'autre : 1o la quantité totale de chaque espèce d'huile expédiée de ce port en 1890 ; 2o la quantité expédiée en France :

Qualités.	Total de l'exportation de Philadelphie en 1890
Pétrole brut	47.267.290 gallons.
Pétrole raffiné	116.216.798 —
Naphte	1.792.000 —
Huile lourde	3.155.616 —

Qualités.	Quantité exportée en France en 1890.	Pour o/o
Pétrole brut	37.588.100 gal.	79.5 o/o
Pétrole raffiné	1.308.430 —	1.12
Naphte	517. 200 —	28.9
Huile lourde	néant.	

On voit que la quantité de pétrole brut exportée du port de Philadelphie en France représente près des 4/5 de l'exportation totale, et que le naphte représente près du 1/3 au lieu que le raffiné représente seulement 1.12 du total. Grâce au droit qui, bien qu'il ait été réduit au strict minimum, protège nos raffineurs, ceux-ci ont pu empêcher le monopole de la « Standard Oil Company » de prendre pied en France, le pétrole raffiné exporté de Philadelphie pour les ports français, représenté par 57,678 caisses et 14,633 barils, ayant été dirigé, non vers la France continentale, mais vers les ports de Bastia, Tamatave et Tunis. Le naphte en barils a été expédié vers les deux ports de Saint-Loubès et des Sables d'Olonne.

Le pétrole brut a été expédié, en France, partie en citernes et partie en barils. Voici, d'ailleurs, le détail de ces expéditions :

	Barils de 50 gallons.	
Pétrole brut en citernes l'équivalent de.	585.521	barils.
Pétrole brut en barils.................	166.241	—
Pétrole raffiné en barils..............	14.633	—
Naphte en barils......................	10.344	—
	Caisses.	
Pétrole raffiné en caisses de 10 gallons.	57.678	

Le transport par citernes tend à s'universaliser. Bien qu'un peu plus dangereux, il offre de grands avantages au point de vue de l'économie dans la main-d'œuvre et la rapidité dans le chargement et le déchargement.

Le pétrole brut, matière première de nos raffineurs, a été dirigé vers les port de Blaye, Calais, Dunkerque, Dieppe, le Havre, Rouen, Marseille, Saint-Loubès, les Sables d'Olonne et Saint-Louis, les quantités les plus considérables étant à destination du Havre et de Rouen : 200,000 et 184,000 barils, respectivement.

La « Standard Oil C° », maîtresse des marchés de l'Angleterre et de l'Allemagne, y a expédié en 1890, des différents ports de l'Atlantique, 87 millions de gallons de pétrole raffiné, en Angleterre, et 125 millions, en Allemagne. Elle tend à s'emparer également du marché italien. Pendant la même année, la France n'a reçu qu'un peu moins de 4 millions de gallons sur un total de 360 millions, et encore, ces 4 millions ont-ils été dirigés, pour la majeure partie, sur des ports situés hors de la France continentale, Philadelphie, pour sa part, ayant aidé à approvisionner la Corse, la Tunisie, Madagascar, pour 1,308,430 gallons.

Le pétrole constitue donc l'article d'exportation de Philadelphie en France le plus important, les céréales, même en temps de crise, ne venant qu'en seconde ligne : et le mouvement augmente tous les jours. En 1889, le Vice-Consulat a expédié 59 navires, 41 voiliers et 18 vapeurs chargés de pétrole à destination de la France ; en 1890, année qui nous occupe, ce nombre a passé à 71 : 41 voiliers et 30 vapeurs.

L'augmentation porte sur les vapeurs à citernes, qui tendent de plus en plus à supplanter les voiliers norvégiens qui, depuis le commencement des expéditions de pétrole des États-Unis en France, s'étaient adonnés à ce transport, qui va sous peu leur échapper. Les expéditions de pétrole sous pavillon français ont également augmenté. Elles ont passé de 3, en 1889, à 10 en 1890; en 1891, le nombre des navires français adonnés à ce transport sera encore plus considérable, le steamer à citernes « La Ville de Douai », du port de Calais, et le voilier à citernes « La Ville de Dieppe », du port de Dieppe, faisant désormais des voyages réguliers entre Calais, Dieppe et Philadelphie. Les raffineurs ont d'ailleurs tout intérêt à se faire leurs propres transportateurs, et il est à désirer que le mouvement inauguré par M. Paul Paix, de Douai, se généralise

et qu'en échange de la protection que leur accorde le tarif douanier, les raffineurs français importent exclusivement leur matière première sous pavillon national.

En dehors du pétrole et des céréales, dont il vient d'être question, les autres articles d'exportation du port de Philadelphie ne représentant pour la France qu'une quantité minime et négligeable, il n'y a pas lieu de s'y appesantir. New-York fournit la part de ces articles dont notre commerce a besoin, et il n'y aurait possibilité d'en voir accroître l'exportation, de Philadelphie, que s'il existait un service direct entre ce port et un port français, pareil au service bi-mensuel que la « Red Star Line » a établi entre Anvers et Philadelphie. Les steamers de cette ligne, passagers et fret, sont toujours bondés ; le résultat direct a été de placer les exportations annuelles de la Belgique immédiatement après celles de la France. Une ligne bi-mensuelle entre Philadelphie et Saint-Nazaire ou Bordeaux donnerait à notre commerce une impulsion considérable ; cette remarque apparaîtra encore plus clairement de l'examen de l'importation française à Philadelphie.

IMPORTATIONS

Pendant l'année 1890, le total des importations s'est élevé à 291 millions de francs, dont 12 o/o environ en franchise et 88 o/o soumis aux droits. Sur ce total, la France est comprise pour 14,170,000 fr., mais ce chiffre est loin de représenter le total des importations de marchandises françaises à Philadelphie : la déclaration de la Douane et celles des principales maisons de commerce consultées ne laissent subsister aucun doute à ce sujet. L'une de ces maisons, et non la plus forte, a déclaré importer de France, à elle seule, le tiers du total déclaré par la douane. Beaucoup de marchandises sont adressées à New-York, avec traite documen-

taire sur une des banques importantes dont les maisons, portant le même nom à Philadelphie, sont des succursales ou des agences. La traite honorée, les marchandises sont retirées de douane et expédiées directement par voie ferrée, et leur total, qui figure aux importations de New-York, ne laisse aucune trace à la douane de Philadelphie. D'après les renseignements recueillis à ce sujet, on peut évaluer les importations françaises en ce port à trois fois le total fourni par la douane.

Sur le total général, la France vient au cinquième rang. D'ailleurs, ses importations ne font qu'augmenter. Elles ont doublé depuis dix ans. En effet, elles n'étaient en 1880 que de 7,129,000 fr. On peut remarquer en outre que, pendant la même période, le total des importations françaises aux États-Unis n'a que très peu varié. Ainsi, en 1880, la France a vendu aux États-Unis pour 360,588,000 fr. ; en 1890, elle n'a vendu que 361,740,000 fr., différence négligeable qui rend l'augmentation de l'importation française à Philadelphie d'autant plus remarquable. Voici, pour ces quatre dernières années, le total de ces importations, en milliers de francs :

1887	12.131
1888	12.429
1889	14.040
1890	14.170

L'augmentation, tout en étant faible, est interrompue et tend à continuer. Voici, pour servir de point de comparaison, la liste des 12 principales contrées important à Philadelphie, avec leurs importations pour 1890 évaluées en milliers de francs.

1. Angleterre	77.922
2. Cuba	64.552
3. Guyane anglaise	14.581
4. Allemagne	42.619

5. France	14.170
6. Antille anglaise	12.422
7. Indes orientales hollandaises	8.231
8. Italie	7.165
9. Brésil	6.364
10. Ecosse	5.772
11. Philippines	5.288
12. Espagne	4.555

Les autres pays importateurs, dont les importations sont inférieures à 3 millions de francs, sont de peu d'importance; les voici, placés suivant leur chiffre d'affaires: les Indes anglaises, l'Autriche, la Belgique, la Suisse, la Turquie d'Asie, Porto-Rico, les possessions françaises d'Afrique, le Portugal, l'Irlande, la Russie, le Nicaragua, le Chili, Costa-Rica, Guatemala, le Danemark, la Grèce et Haïti.

Les principaux articles français importés à Philadelphie sont en premier lieu les soieries, puis les lainages et draperies, les rubans de soie, laines pour tapis, prunes, pierres précieuses, boutons, peaux de chèvres brutes, vins de Champagne et tissus de coton. Le tableau suivant donne, évaluées en milliers de francs, les principales importations françaises à Philadelphie pour 1889 et 1890, avec l'augmentation ou la diminution, suivant le cas.

Nos	Marchandises importées.	1890.	1889.	Augmentation en 1890.	Diminution en 1890.
—	—	—	—	—	—
1	Soieries diverses	2.200	1.962	238	»
2	Lainages et draperies	1.441	2.019	»	578
3	Rubans de soie	1.440	1.007	433	»
4	Laines pour tapis	1.089	2.065	»	976
5	Prunes et pruneaux	633	322	311	»
6	Pierres précieuses	569	69	500	»
7	Boutons	544	399	145	»
8	Peaux de chèvres brutes	451	125	326	»
9	Champagne	418	440	»	22
10	Tissus de coton	325	843	»	518
11	Objets en métal	299	188	111	»

12 Cheveux bruts	295	224	71	»
13 Déchets de laine	207	198	9	»
14 Matériel pour chapeaux	206	111	95	»
15 Dentelles de coton	173	120	53	»
16 Joaillerie	172	89	83	»
17 Graines	161	120	41	»
18 Eaux-de-vie	156	139	17	»
19 Objets d'art	137	84	53	»
20 Tissus de chanvre	121	83	38	»
21 Poterie décorée	117	110	7	»
22 Conserves, fruits, légumes	111	115		4
23 Fleurs et plumes	98	15	83	»
24 Papiers	93	46	47	»
25 Vins en bouteilles	93	86	7	»
26 Tissus de lin	92	142		50
27 Fils de laine	84	54	30	»

Si l'on examine ce tableau, on voit que, sauf pour quatre articles, qui sont en diminution importante, tous les autres sont en progression en 1890 sur l'année précédente, ce qui tendrait à prouver, *a priori*, que le Mac-Kinley Bill n'a pas fait à nos importations le mal que l'on craignait tout d'abord.

Les trois diminutions les plus importantes portent sur les lainages et draperies, les laines pour tapis et les tissus de coton.

Des efforts énormes ont été faits et sont faits chaque jour pour s'affranchir de l'étranger ; et le jour, en particulier, où la laine sera admise en franchise, il est probable que notre importation de lainages et draperies, sauf de très belles qualités, aura perçu un coup fatal. De tous côtés, des manufactures se fondent ; les agents des fabricants américains engagent en Europe de grandes quantités d'ouvriers qui entrent par voie de New-York et sont de là dirigés sur les diverses fabriques. Il existe à Patterson, New-Jersey, des fabriques où l'on commence à fabriquer le velours supérieur, les gazes, les brochés, les articles rubans; de tous côtés, cette immigration d'ouvriers experts français est signalée et

l'on devait s'y attendre; le tarif douanier permettant au fabricant d'élever le prix de ses produits en fermant la porte aux produits étrangers susceptibles de leur faire concurrence, celui-ci restreint la production du marché, importe la main-d'œuvre étrangère, use souvent de fausses marques et étiquettes; il est maître du marché, et le consommateur est à sa merci. L' « Alien contract labor law » est devenue absolument lettre morte.

Quant aux tissus de soie, rubans, soies en pièces, etc., leur importation a augmenté de plus de 20 o/o ; on a essayé plusieurs fois d'implanter le ver à soie, mais ces essais n'ont pas réussi; cette industrie délicate exige trop de soins pour convenir à la grossière main-d'œuvre du pays. D'ailleurs, il est une considération dont il importe que notre commerce d'exportation soit bien persuadé, en ce qui touche les États-Unis, c'est que toute l'industrie de ce pays est incapable, et le sera longtemps encore, de produire 1 mètre de drap d'Elbeuf, de faille de Lyon, de ruban de Saint-Étienne, de soie brochée fine, ou même n'importe quel article fin et délicat.

Il y aura toujours un public pour nos vins, nos soies, nos velours, nos objets d'art, dont il a pris le goût et dont il ne peut absolument pas se passer. Il payera ce qu'on lui demandera et l'augmentation retombera sur le consommateur américain, sans que l'importation ait diminué. Et ce ne sont pas là des affirmations faites à la légère : une enquête faite sur place a montré que les grandes maisons de Philadelphie, les John Wanamaker, Sharpless Brothers, Strawbridge and Clothier, etc., n'ont jamais tant importé d'articles français que depuis l'établissement du Mac-Kinley Bill.

Quant au bill administratif, la Chambre de Commerce de Philadelphie, ville essentiellement protectionniste, a déclaré elle-même, dans un document public, que, tout en recon-

naissant la nécessité d'empêcher la fraude, le bill administratif devait être simplifié et amendé de façon à ne pas gêner inutilement ou soupçonner d'une façon blessante les importateurs honnêtes dont les méthodes sont et ont été toujours irréprochables, c'est-à-dire, quand il s'agit des négociants français, l'immense majorité.

L'augmentation que démontre l'examen des importations françaises à Philadelphie en 1890 n'est pas accidentelle. Le tarif Mac-Kinley est établi de telle sorte que les droits vont en augmentant sur les articles de fabrication courante et en diminuant sur les articles de luxe; il en résulte que c'est surtout l'Allemagne et l'Angleterre qui sont frappées et le seront chaque année davantage à mesure que l'industrie se développera, au lieu que les articles français seront toujours de plus en plus en demande: ainsi, les soies, les rubans de soie, les fleurs et plumes, les dentelles, les objets d'art, la joaillerie, sont en augmentation sur 1889 dans le tableau précité.

Pour le champagne, les droits ont fait hausser les prix et favorisé la fraude: il s'est établi un grand nombre de fabriques de champagne fait sur place. Il existe à Egg-Harbor, New-Jersey, une maison, dirigée d'ailleurs par des Français et dont le dépôt est à Philadelphie, qui vend son produit avec des étiquettes portant au-dessous du mot: champagne, les mots: Reims, ou Épernay; d'ailleurs, le produit est détestable: pressés de réaliser les fonds, les fabricants ne laissent pas au vin le temps d'acquérir les qualités requises, et nos producteurs n'ont rien à craindre de ce chef.

Depuis l'enlèvement du droit de 25 0/0, la vente dû livre français a beaucoup augmenté, mais l'augmentation ne paraît pas sur les livres de la douane de Philadelphie, les envois se faisant par New-York.

Les articles de verre, sauf les très belles glaces, sont tués par le tarif. D'ailleurs, des efforts énormes sont faits dans

ce sens, et nos compatriotes n'y sont pas étrangers; à Tarentum, Cochran, Butler, Ford City, il y a de véritables colonies de verriers français, recrutés en France, grâce à de belles promesses, et qui, presque tous, regrettent d'être venus, les salaires plus élevés ne compensant pas le haut prix des denrées, du vin, du logement, et l'ennui insurmontable qu'ils rencontrent dans un milieu si différent de celui où s'est écoulée leur existence. Ce sont de bons Français, restant en rapports constants avec le Consulat et ayant grand soin de faire noter tous leurs changements de résidence. Malgré tout, le but poursuivi par les Américains se rapproche; nos belles glaces de Saint-Gobain et de Baccarat se vendent encore, mais le verre commun faiblit de jour en jour.

Plusieurs maisons françaises avaient essayé d'introduire à Philadelphie nos ciments, en concurrence avec le ciment Portland; le nouveau tarif a tué cet essai.

La vente du diamant augmente d'année en année; la France, à Philadelphie, a le monopole presque exclusif de cet article.

Les vins français ne figurent aux registres des douanes de Philadelphie que pour une faible quantité; la raison en est que la plus grande partie vient de New-York. La concurrence des vins de Californie commence à se faire sentir; on sait qu'en 1890 la récolte de la Californie a dépassé 1 million d'hectolitres. En Pensylvanie, très peu de raisins sont convertis en vin; plus des 9/10, ayant pour la plupart un goût muscat, sont vendus pour la table. Les variétés les plus en faveur sont : le Concord, le Catawba, Moore's early, Isabella et Brighton, noms bien connus de nos viticulteurs.

Pour le fer, l'acier, la houille, la Pensylvanie occupe le premier rang des États de l'Union; elle a produit en 1890 49 0/0 de la production totale du fer, soit plus de 4 millions

et demi de tonnes dans 224 hauts fourneaux, répartis dans le Susquehanna, les vallées de Juniata, de Venango, de Lehig et le comté d'Alleghany. Quant à l'acier, sur un total de 4 millions et demi de tonnes, la Pensylvanie a produit plus de 2,700,000 tonnes, soit 62 o/o. De concurrence avec l'ancien procédé, le procédé Clappe-Griffith a été introduit d'Angleterre en 1884, et le procédé Robert Bessemer, de France, en 1888.

Quant à la houille, la production annuelle de la Pensylvanie est d'environ 40 millions de tonnes, évaluée, prise à la mine, à 60 millions de dollars. Les immenses bassins houillers de la Pensylvanie couvrent les trois comtés de Wyoming, de Lehigh et Schuylkill. L'industrie houillère occupe environ 1,200 Français, soit un total de 3,000 avec leurs familles, provenant spécialement des quatre départements de la Haute-Loire, du Var, de Vaucluse et du Gard, surtout de ce dernier. On les trouve à Mac Donald, Noblestown, Imperial, Montour, Midway, Primrose, Federal, Jeannette et Willow Grove, c'est-à-dire sur une surface d'environ 60 milles carrés anglais. Ils forment de petites colonies très unies, restant en contact permanent avec le Vice-Consulat de Philadelphie, qu'ils consultent au besoin sur toutes leurs petites affaires personnelles, de famille, d'intérêt, d'état civil. Il est d'ailleurs consolant d'ajouter que nos compatriotes jouissent, invariablement, de la plus haute estime dans tous les districts où ils se sont établis.

On ne saurait trop recommander aux négociants français, désireux d'importer leurs produits à Philadelphie, l'emploi de commis-voyageurs parlant très couramment l'anglais et ayant grand soin de venir, surtout pour les achats de tissus sur échantillons, au moment exact des achats sur place. J'ai vu tel voyageur français perdre une commande importante de plusieurs centaines de mille dollars, pour être

arrivé une semaine ou deux après que son concurrent allemand ou suisse avait passé.

Il y a lieu aussi d'être très prudent en fait de crédits à accorder. La loi sur les faillites, dont on annonce chaque jour le changement, ne varie pas, et protège le failli plus que le créancier. La meilleure agence de renseignements commerciaux privés est la « Brooks Commercial Agency ». Les procès sont longs et coûteux ; même quand il n'y a pas procès et que le débiteur, sur sommation écrite de l' « attorney-at-law » en charge, consent à payer, celui-ci, pour ses frais de perception, prélève, tous frais payés, 10 0/0 d'honoraires, ce qui rend ruineux tout conteste.

MOUVEMENT DU PORT DE PHILADELPHIE

En 1890.

En 1890, le mouvement du port de Philadelphie a été de 1,888 navires, comprenant 1,050 entrées et 838 sorties se décomposant ainsi :

	Voiliers.	Vapeurs.
Navires sortis	292	546
Navires entrés	310	740
	602	1.286
Total	1.888	

Le mouvement par pavillon montre que l'Angleterre vient au premier rang, de beaucoup en avant sur tous les autres pays. Le tableau suivant donne le chiffre de ce mouvement pour les entrées :

	Entrées.			
	Voiliers.	Vapeurs.	Total.	Tonnage.
Angleterre	147	586	733	933.561
Norvège	45	96	141	87.706
Allemagne	18	36	54	84.244
Italie	65	3	68	45.427
France	5	5	10	10.288
Portugal	11	1	12	6.011
Divers	19	13	32	29.868
Totaux	310	740	1.050	1.197.105

Sur les 1,050 navires entrés avec un tonnage de 1,197,105, l'Angleterre a 733 navires avec un tonnage de 933,561 tonneaux, soit 79 0/0 du tonnage total. La France n'a que 10 navires (5 voiliers, 5 vapeurs), tous venus pour charger du pétrole. L'examen des sorties donne le même résultat, c'est-à-dire qu'après l'Angleterre, c'est la Norvège, l'Allemagne et l'Italie qui ont le plus fort tonnage. Les importations importantes de pétrole et de céréales pourraient fournir à notre marine de commerce un champ plus étendu que celui qu'elle occupe à Philadelphie. En effet, sur plus de 24 millions de francs de pétrole que la France a acheté aux États-Unis, plus de la moitié vient de Philadelphie, qui est, avec New-York, le grand marché d'approvisionnement de nos raffineurs.

En présence du très grand succès rencontré par la ligne belge de quinzaine entre Anvers et Philadelphie, en émigrants, passagers et fret, abondant et rémunérateur, je ne peux qu'exprimer le désir de voir une ligne analogue s'établir entre ce port et l'un des ports français : son succès est assuré d'avance.

Il y a lieu aussi de désirer que nos grands raffineurs de pétrole, à l'exemple de M. Paul Paix, de Douai, et de quelques autres, se fassent les propres transportateurs de leur matière première, au plus grand avantage de notre marine marchande.

LA PHILADELPHIE NOUVELLE

Il ne sera pas inutile, à l'issue de ce rapport, de donner quelques détails sur la Philadelphie nouvelle telle que l'a révélée le dernier recensement. Sa population est de 1,046,764 habitants ; elle a augmenté, depuis 1880, de près de 200,000 habitants, soit de 23 o/o.

Cette population est répartie sur une étendue de 129 milles carrés, ce qui donne 8,000 habitants au mille carré. New-York, resserré sur une superficie de 40,000 carrés, a 37,675 habitants au mille carré. Aussi Philadelphie a-t-il plus d'habitations bâties, chaque famille ayant sa maison.

Sur une longueur de 1,150 milles de rues, elle a 324 millions de rails servant aux tramways qui la sillonnent en tous sens, soit à traction mécanique, « motor cars », soit à chevaux. L'électricité est encore peu employée, sauf pour quelques tramways suburbains. Ce nombre de 324 milles de rails est le même qu'à Brooklyn, New-York ayant 368 milles, Chicago 365 et Boston 329 milles. Pour l'approvisionnement d'eau elle a 11 réservoirs ayant une capacité de 891 millions de gallons et une réserve de 8 jours; le service de l'eau est fait par la ville elle-même.

Son éclairage est fourni par 25,993 lampes, dont 18,470 becs de gaz, 1,045 lampes électriques et 6,478 lampes à huiles. Elle a 1,700 hommes de police, dont 300 détectives et officiers et 1,400 policemen, coûtant à la ville 1 million de dollars. La moyenne du traitement des policemen est de 900 dol. ou 4,500 fr. par an. La force contre l'incendie comprend 500 pompiers, ayant 40 pompes à vapeur, 2,000 pieds d'échelles et 180 chevaux.

Un chemin de fer élevé, qui traversera la ville de l'Est à l'Ouest, avec branches latérales, est en construction. La Compagnie du Reading construit une gare en plein cœur de

la ville, à deux bloks de la ligne rivale, la « Pensylvania Railroad C° », et les travaux doivent être faits dans un an.

Une Compagnie s'est formée pour jeter un pont sur le Delaware en face de la ville, réunissant ainsi les États de New-Jersey et de Pensylvanie. Cet ouvrage colossal sera appelé à prendre rang à côté du pont de Brooklyn : une des extrémités du pont aboutira à Philadelphie, l'autre à Camden. Deux îles situées dans le Delaware, en face de la ville, les Smith et Windmill Islands, et qui gênent la navigation, vont être enlevées dans les six mois. Une nouvelle ligne, la « North Atlantic steamship Line », va faire un service régulier entre Londres et Philadelphie, concurremment avec l' « American Line » et la « Red Stard Line », qui unissent déjà ce port directement à Liverpool et à Anvers.

Le grand arsenal maritime des États-Unis va être établi à League Island, près de ce port, à proximité des grands établissements métallurgiques, d'accès facile par le Delaware et cependant assez loin de la mer pour être à l'abri des coups des flottes ennemies.

Une ligne de ceinture, « belt Line », est en construction donnant à toutes les lignes de chemin de fer, qui se font une âpre concurrence, égale facilité pour rentrer en ville et avoir accès aux quais du port.

A tous ces éléments nouveaux de prospérité, vient s'ajouter le fait du mouvement croissant des affaires. Le « Clearing House » de Philadelphie annonce pour 1890 un mouvement total de 3 milliards 710 millions de dollars, en augmentation de 65 millions sur 1889 et 506 millions sur 1888. Ajoutons que la ville est administrée assez économiquement : ses recettes sont de 21 millions de dollars, et ses dépenses de 20 millions de dollars, dont 3 millions et demi pour sa dette, et 2 millions et demi pour ses écoles qui sont très belles. La moyenne, par tête, pour les dernières

années d'administration, a été de 13 dollars, au lieu qu'elle est de 25 à New-York et à Boston, de 26 à Duluth, de 27 à Saint-Paul, de 18 à Buffalo.

Ce sont là des considérations qui donnent quelque poids à l'espérance des habitants de Philadelphie de voir leur ville regagner, au prochain recensement, la deuxième place parmi les cités des États-Unis, place qui lui appartient à tous les titres.

MOUVEMENT COMMERCIAL EN 1891

Le mouvement commercial du port de Philadelphie a été, en 1891, le suivant, comparé à celui de 1890 :

	1891 Dollars	1890 Dollars	Augmentation en dollars
	—	—	—
Exportations....	42.845.724	36.462.951	6.382.773
Importations....	62.438.219	57.057.011	6.381.208

On voit donc que, pour la présente année, les exportations ont augmenté de plus de 6 millions de dollars et que les importations ont suivi un mouvement progressif analogue. L'augmentation des exportations est due à l'augmentation des chargements de blé et de farine, augmentation qui a dépassé 14 millions de francs, alors que la diminution provenant des exportations de maïs n'était que de 26 millions de francs. Les autres articles qui concourent à l'augmentation de l'exportation sont : le tabac en feuilles, les locomotives de « Baldwin Locomotive Works », — près de 8 millions, — la houille, la paraffine, les wagons de chemins de fer et les huiles de graissage ; les diminutions les plus importantes portent principalement sur cinq articles : le maïs, le coton, la viande de bœuf fraîche, les viandes salées et les saindoux.

Quant aux importations, leur augmentation en 1891 est

d'autant plus remarquable qu'en 1890 les commerçants, en prévision de l'application du bill Mac-Kinley, avaient fait de gros approvisionnements de tous les articles atteints par le nouveau tarif. D'ailleurs, les importations venant de France ont un peu diminué et n'ont pas suivi le mouvement général. Au reste, ainsi que je l'ai expliqué dans mon rapport commercial de 1890, cette diminution n'est qu'apparente, pour deux raisons : la première est qu'une grosse proportion des marchandises consommées à Philadelphie viennent par des navires de la Compagnie générale transatlantique, et, bien que ne faisant que traverser New-York pour aller rejoindre Jersey-City et le réseau du Pensylvania Railroad, n'en comptent pas moins à la douane de New-York ; la seconde est que les lignes directes de steamers qui relient Philadelphie à Liverpool, à Londres et à Anvers tendent à grossir le fret venant de ces trois points. Aussi le commerce de Philadelphie, pour éviter les frais assez élevés du transport de New-York, accueillerait-il avec satisfaction l'établissement d'une ligne directe de quinzaine entre la France et ce port. Je reviendrai plus loin sur ce projet.

Examinons d'abord les exportations.

Le tableau suivant donne, par ordre d'importance, pour 1891, la liste des vingt premiers articles exportés de ce port et en regard les chiffres pour 1890, ce qui permet de faire ressortir les augmentations et les diminutions, suivant le cas :

	Valeur en milliers de francs			
Articles exportés	1891	1890	Augment.	Dimin.
1. Pétroles raffinés, 145 millions de gallons..	41.204	39.874	1.330	»
2. Blé 2,423,000 hectolitres..............	37.545	3.266	34.279	»
3. Farine de blé........	29.080	18.704	10.376	»
4. Pétrole brut 54,886,940 gall...............	13.842	14.268	»	426

5. Tabac en feuilles 18 millions de livres...	9.655	7.493	2.162	»
6. Maïs 2,451,161 hectolitres	8.950	35.265	»	26.315
7. Bœufs sur pied 15,892	8.083	7.265	818	»
8. Locomotives 157.....	7.480	31	7.449	»
9. Lard..............	7.479	8.024	»	545
10. Coton 27,509 balles..	6.609	9.547	»	2.938
11. Houille 337,055 tonnes..............	4.692	3.910	782	»
12. Paraffine..........	3.852	2.933	919	»
13. Viande de bœuf fraîche.	3.817	4.960	»	1.143
14. Tourteaux.........	2.891	3.448	»	557
15. Huile de graissage....	2.827	1.596	1.231	»
16. Jambons...........	2.325	3.234	»	909
17. Suifs..............	2.086	2.834	»	748
18. Saindoux..........	1.989	4.919	»	2.930
19. Wagons de chem. de fer 601...........	1.531	»	1.531	»
20. Bœuf en conserve....	1.239	749	490	»

Les envois de viande fraîche conservée à la glace tendent de plus en plus à être remplacés par les envois de bétail sur pied. Le service vétérinaire et l'inspection des bestiaux, très imparfaits il y a quelques années, tendent à se perfectionner chaque jour.

Sur le total de 218,513,192 fr., la France reçoit pour un peu plus de 23 millions de francs; elle vient au second rang des pays acheteurs : l'augmentation de l'exportation pour la France a été de 9,718,000 fr. sur 1890, soit plus de 41 0/0, et sur ce total ne sont pas comprises les exportations aux Antilles et aux possessions françaises d'Afrique qui représentent à peu près un demi-million de francs. Voici, d'ailleurs, pour 1891 et par ordre d'importance, la liste des douze premiers pays acheteurs au port de Philadelphie, comparés avec l'année 1890 et permettant de suivre les variations :

Pays acheteurs par ordre d'importance	1891	1890	Augment.	Dimin.
	Valeur en milliers de francs			
1. Angleterre........	102.110	75.150	26.960	»
2. France...........	23.341	13.468	9.718	»
3. Ecosse...........	17.597	16.983	614	»
4. Belgique..........	14.036	10.941	3.095	»
5. Allemagne........	12.202	18.101	»	5.899
6. Brésil............	8.141	275	7.866	»
7. Italie.............	6.505	6.074	431	»
8. Irlande...........	5.571	14.966	»	9.395
9. Japon............	5.380	9.142	»	3.762
10. Cuba............	5.294	4.493	801	»
11. Hollande........	5.223	2.813	2.389	»
12. Espagne..........	3.151	3.026	125	»

Les statistiques de la douane mettent sous des chapitres séparés l'Angleterre, l'Écosse et l'Irlande; si on réunit ensemble les chiffres qui les concernent, on voit que le Royaume-Uni absorbe à lui seul environ 57 0/0 du total de l'exportation du port de Philadelphie, la France représentant 10.5 du même total.

L'examen du tableau des exportations, donné plus haut, montre que le pétrole et les grains sont les deux plus forts articles d'exportation du port, le coton étant peu exporté par cette voie. Les articles manufacturés ne représentent qu'une proportion très inférieure de l'ensemble. La France, qui vient au troisième rang comme acheteuse sur le marché américain, est au deuxième rang pour Philadelphie. Les résultats du Congrès Pan-Américain de Washington qui tendait à augmenter le commerce entre les États-Unis et l'Amérique du Sud ont surtout été sensibles pour le Brésil qui a acheté à Philadelphie pour 8 millions de francs contre 275,000 fr. en 1890, soit une augmentation de près de 300 0/0, résultat du traité de réciprocité conclu entre les deux pays.

Les exportations en France ont été les suivantes :

Articles	Quantités	Valeur en dollars
1. Pétrole brut.........	41.359.000 gal.	1.788.200
2. Blé.................	2.428.717 bush.	2.592.672
3. Huile lourde........	334.376 gal.	36.874
4. Naphte..............	308.000 gal.	19.500
5. Paraffine...........	57.427 liv.	3.445
6. Pétrole raffiné......	714.670 gal.	47.225
7. Résine, fers, divers, etc.		886
Total...		4.488.802

On voit que le pétrole brut et le blé sont les deux articles les plus importants exportés en France du port de Philadelphie. Voici quelques détails en ce qui concerne le blé :

Blé	Reçu aux élévateurs — Bushels	Exporté — Bushels
Année 1890................	1.644.582	767.074
Année 1891................	6.893.166	6.815.161
Augmentation pour 1891....	5.048.584	6.048.087

Les exportations de farine ont également augmenté :

Farine	Reçu à Philadelphie — Barils	Exporté — Barils
1890......................	2.163.923	834.480
1891......................	2.461.113	1.156.342
Augmentation.............	297.180	321.862

L'exportation du maïs a, au contraire, beaucoup diminué, la récolte ayant été mauvaise dans plusieurs États.

Maïs	Reçu aux élévateurs — Bushels	Exporté — Bushels
1890......................	17.949.500	16.932.775
1891......................	5.622.000	2.759.135
Diminution...............	12.327.500	14.173.640

3

On voit quelles sont les variations extrêmes d'une année à l'autre.

Philadelphie n'a exporté ni orge, ni seigle, mais elle a eu une exportation de 310,000 bushels d'avoine, valant 634,000 fr. Depuis 1885, aucune exportation d'avoine n'avait eu lieu : tout ce qui arrivait aux importateurs était employé aux besoins locaux; sur 4,895,000 bushels d'avoine arrivés en 1891, il n'a été exporté qu'un peu plus de 7 o/o. Ajoutons, pour compléter le tableau du mouvement des céréales, qu'il est arrivé aux élévateurs, en 1891, 975,000 bushels d'orge et 79,000 de seigle, entièrement utilisés sur place.

Les élévateurs de grains établis sur la ligne des quais du Delaware sont les suivants :

Noms	Capacité totale — Bushels	Permettant de charger en 10 h. — Bushels
Relevant du Pensylvania Railroad :		
Girard Point A	800.000	150.000
Girard Point B	1.200.000	250.000
Washington St C	400.000	130.000
Total		530.000
Relevant du Reading R. R.		
Port-Richmond	1.000.000	300.000
20e rue	400.000	100.000
Total		400.000
Élévateurs flottants :		
Columbia	—	40 000
Saint-Nicolas	—	25.000
Empire	—	60.000
Republic	—	25.000
Total		150.000

Sur la totalité du blé exporté en Europe, soit 6,815,161 bushels, la France a reçu 2,429,000 bushels, soit plus de

35 o/o, qui ont été reçus par les ports suivants, par ordre d'importance :

	Bushels
1. Dunkerque....................	950.424
2. Le Havre......................	774.372
3. Saint-Nazaire.................	534.773
4. Calais........................	101.803
5. Bayonne.......................	67.248

Pour le pétrole, sur une quantité totale de 54,886,940 gallons, de pétrole brut expédié, la France a reçu 41,359 000 gallons, soit 75 o/o du total.

Les autres espèces d'huile ont été exportées en France dans les proportions suivantes :

	Total exporté — Gallons	En France — Gallons	Pour cent —
Naphte, essence.........	498.774	272.008	54 o/o
Pétrole raffiné...........	145.174.537	714.670	0,4 o/o
Huile lourde............	4.905.589	333.775	6,8 o/o

Grâce au droit qui protège nos raffineurs, le pétrole raffiné utilisé en France sort de nos raffineries nationales, la faible quantité de raffiné, moins de 1/2 o/o, exportée dans des ports français, l'a été en Corse et en Tunisie, savoir :

Ports	Caisses	Gallons
1. Bastia...................	19.967	199.670
2. Ajaccio..................	20.000	200.000
3. Tunis.....................	31.500	315.000

Les 5,233 barils de naphte ont été dirigés sur Saint-Loubès et les Sables-d'Olonne en totalité, moins 150 barils au Havre et 100 à Dieppe.

Le transport en citernes tend de plus en plus à remplacer le transport en tonneaux. Deux navires français, l'un à vapeur, « la Ville de Douai », l'autre à voiles, « la Ville de Dieppe », font toute l'année un service régulier entre la France et Philadelphie.

IMPORTATIONS

Le total des importations du port de Philadelphie s'est élevé en 1891 à la somme de 62,438,219 dollars, en augmentation de plus de 6 millions de dollars sur celles de 1890. Sur cette quantité, 36,130,269 dollars de marchandises sont entrées en franchise et 26,307,950 ont été soumises aux droits. Sur ce chiffre, la France est comprise pour 1,847,000 dollars, l'Algérie, la Guyane et les Antilles pour 406,570 dollars, soit un total provenant des ports français de 2 millions 253,570 dollars, un peu moins de 12 millions de francs. Mais, ainsi que je l'ai fait remarquer dans mes rapports antérieurs, ce chiffre ne représente qu'une minime portion des marchandises françaises importées à Philadelphie, la plus grosse partie, plus des sept dixièmes, passant par New-York. J'ai fait à ce sujet une enquête auprès des principales maisons de commerce.

Voici, par ordre d'importance, la liste des douze premiers pays importateurs :

	En milliers de francs
1. Cuba	92.175
2. Angleterre	71.042
3. Allemagne	43.280
4. Guyane anglaise	14.600
5. Indes hollandaises	12.078
6. Brésil	12.036
7. France	11.719
8. Antilles anglaises	11.518
9. Italie	6.192
10. Ecosse	5.510
11. Indes orientales anglaises	5.154
12. Iles Philippines	4.911

La France ne vient donc qu'au septième rang, à peine 12 millions sur un total de 383 millions d'importations

totales aux États-Unis en 1891. Éclairé par le résultat des années antérieures, j'ai voulu me rendre compte de la proportion qui existait entre les importations des marchandises par les grandes maisons de Philadelphie, soit viâ New-York soit directement au port de cette ville.

MM. Strawbridge and Clothiers, 8e rue, et Market, en réponse à ma circulaire d'enquête, m'écrivent : « Nos importations de marchandises françaises sont extrêmement « considérables, mais presque la totalité vient par voie de « New-York ; ce n'est qu'une quantité infinitésimale qui « vient par voie de Philadelphie. » La grande maison Darlington, Runk et Cie m'écrit de son côté : « Nous recevons « 77 o/o de nos importations françaises viâ New-York et « seulement 23 o/o par le port de Philadelphie. »

MM. Henri Van Beil et Cie écrivent : « Nous importons « une grande quantité de vins et de provisions françaises ; « ces marchandises sont embarquées à Anvers sur les na-« vires de la Red Star Line, ou bien à Liverpool sur ceux de « l'American Steamship Co. S'il s'établissait une ligne de « steamers quelconque entre un port de France et Phila-« delphie, nous serions trop heureux de lui donner la clien-« tèle de nos transports. »

MM. Ostheimer Brothers écrivent : « Nous serions heu-« reux d'aider à l'établissement d'une ligne hebdomadaire « ou de quinzaine entre un port français et Philadelphie. « En ce qui concerne nos importations de France, les trois « quarts viennent par voie de New-York sur les transatlan-« tiques et le reste directement à Philadelphie par les ports « anglais.

« Une des principales raisons pour lesquelles nous se-« rions heureux de voir une ligne directe établie entre la « la France et Philadelphie, c'est que, pendant les quinze « dernières années, nous avons exporté beaucoup de mar-

« chandises américaines en France et que nous pourrions « certainement augmenter ce mouvement dans d'importantes proportions avec de plus grandes facilités de « communication. Ayant notre maison à Paris et nos voya- « geurs dans toutes les grandes villes de France, on peut « juger quel immense avantage nous aurions pour augmen- « ter le mouvement d'importation et d'exportation si nos « communications étaient plus directes qu'elles ne le sont à « présent. »

M. J.-N. Fitzgerald, secrétaire de la « Trade's League », qui comprend plus de 900 maisons de commerce de premier ordre, écrit : « La Ligue est en complète sympathie « avec tout mouvement tendant à l'établissement d'une « ligne directe de steamers entre la France et Philadelphie, « pouvant augmenter nos relations commerciales. »

La grande maison Homer, Le Boutillier and C°, qui a une branche à Paris, écrit également : « La grande majorité « de nos importations de France en 1891 est venue par la « voie de New-York. »

La maison Charles J. Cohon écrit : « Toutes nos impor- « tations de Paris nous ont été envoyées de Londres par « steamer direct à Philadelphie. Mais naturellement, nous « serions extrêmement heureux de pouvoir recevoir directe- « ment nos importations de France par steamers venant soit « du Havre, soit de tout autre port. »

L'importante maison Sharpless Brothers, Wholesale Dry Goods m'écrit : « En 1891, sur la totalité de nos importa- « tion de France, 55 0/0 sont venus vià New-York et 45 0/0 « seulement par Philadelphie. Nous n'hésitons pas à dire « que, dans le cas où il se formerait une ligne de steamers « français du Havre à Philadelphie, notre importation de « France augmenterait dans des proportions considérables,

« et rien ne pourrait nous plaire davantage que l'établisse-
« ment d'une telle ligne. »

M. W. Foulkrod, président de la « Trade's League » et chef de la grande maison Hood, Foulkrod and C°, écrit : « La Ligue sera heureuse de donner son appui pra-
« tique et immédiat à tout effort ayant pour but d'établir
« une ligne directe entre la France et Philadelphie et à tout
« mouvement ayant pour but d'accroître les échanges
« directs entre ce port et les ports français. »

La place me manque pour insérer toutes les lettres reçues d'autres maisons les plus importantes de la ville, et dont la teneur est la même. La moyenne des importations de marchandises françaises à Philadelphie vià New-York, est de 75 o/o et 25 o/o seulement arrivent directement ; il en résulte que le chiffre de 11,719,000 fr. que donne la douane de Philadelphie pour importations de France représente en réalité environ 50 millions. Je n'hésite pas à dire que ce chiffre serait doublé si la ligne directe entre un port français et Philadelphie était établie ainsi que le demandent à l'unanimité le commerce américain et la « Trade's League ».

L'élection du 8 novembre 1892, qui a donné au parti de la réforme une énorme majorité, va entraîner une refonte du tarif Mac Kinley et probablement la disparition du bill administratif. D'ailleurs, ce tarif n'avait pas nui à nos importations comme quantité ; l'Allemagne, l'Angleterre, la Suisse étaient bien plus fortement frappées, les droits étant les plus forts sur les articles communs et de fabrication facile.

Une ligne française venant en concurrence aux lignes directes d'Anvers, de Liverpool et de Londres augmenterait nos échanges d'une façon très appréciable. Les ports du Mexique vont avoir une ligne directe avec ce port, et la

république de Libéria elle-même aura un service direct entre la côte d'Afrique et Piladelphie. Le mouvement ainsi commencé ne s'arrêtera pas.

MOUVEMENT DU PORT DE PHILADELPHIE

En 1891, le mouvement du port a été le suivant :

	Navires
	—
Entrées	1.016
Sorties	772
Total	1.788

chiffre auquel il faut ajouter 688 navires américains, 358 entrées, 330 sorties, soit un total de 2,476 navires. Le mouvement, par pavillons, des entrées de navires est le suivant :

Pavillons	Entrées			
	Voiliers	Vapeurs	Total	Tonnage
—	—	—	—	—
Angleterre	162	547	709	929.002
Allemagne	17	44	61	97.576
Norvège	45	76	121	66.980
Belgique	»	16	16	39.616
France	5	9	14	15.217

Puis, viennent par ordre : la Hollande, l'Espagne, le Portugal, l'Autriche et la Suède. L'Angleterre vient au premier rang, ayant un tonnage de 929,002 tx sur un total de 1,223,653, soit une proportion de plus de 75 0/0. La France ne vient qu'au cinquième rang, en augmentation d'ailleurs sur 1890 où elle n'était représentée que par 10 navires et un tonnage de 10,288 tx.

Si l'on considère qu'il est parti de Philadelphie pour les ports français en 1891, seulement pour le transport du

pétrole, soixante-dix navires étrangers portant les quantités suivantes :

Pétrole brut, en vrac............	33.571.349 gallons.
— en barils............	7.787.651 —
Pétrole raffiné................	714.670 —
Huile lourde..................	334.376 —
Naphte......................	308.000 —

et dirigés vers les ports suivants : le Havre, 16 navires ; Rouen, 13 ; Dunkerque, 8 ; Calais, 7 ; les Sables, 5 ; Saint-Loubès, 5 ; Dieppe, 3 ; Marseille, 3 ; Cette, 2 ; Blaye, 2 ; la Rochelle, 2 ; Tunis, 2 ; Ajaccio, 1 ; Bastia, 1, on voit de quel fret considérable notre marine marchande est privée ; à la liste précédente, il faut ajouter les envois de céréales, plus de 20 navires chargés de blé.

Le mouvement du port à la sortie a compris : 293 voiliers et 479 steamers étrangers et 288 voiliers et 42 steamers américains, la même proportion qu'à l'entrée existant entre les divers pavillons.

L'émigration est faible à Philadelphie, la grande majorité des émigrants arrivant par New-York. Le total des émigrants a été, à ce port, de 28,163 personnes, sur lesquelles la France ne compte que pour 95. Les pays formant la majorité des émigrants sont : en première ligne l'Allemagne, 6,466 ; puis l'Irlande, 4,992 ; l'Angleterre, 3,762 ; la Russie, surtout des juifs expulsés, 3,576 ; la Pologne, 2,446 ; la Suède, 2,453. Ajoutons que les diverses lignes à vapeur d'Anvers et de Liverpool ont amené, en 1891, 1,835 passagers de première classe et que, si la ligne française dont le commerce américain réclame la création existait, les passagers ne lui manqueraient pas, les voyageurs du Maryland, du Delaware, de la Pensylvanie et du New-Jersey n'allant s'embarquer à New-York que faute d'une ligne à Philadelphie.

Le rapport de la Chambre de liquidation « Clearing House », de Philadelphie pour 1891, donne les chiffres suivants :

Clearing, total 1891...........	3.296.852.835 dollars.
Balance au 31 décembre 1891...	306.045.057 —

La ville s'embellit de jour en jour, la gare du Reading Railroad est presque terminée ; la ligne de ceinture et le chemin de fer élevé sont en bonne voie, et l'on peut prédire à Philadelphie une ère de prospérité nouvelle pour laquelle la « Trade's League » aura été un puissant facteur.

MOUVEMENT COMMERCIAL EN 1892

Le mouvement commercial du port de Philadelphie pour l'année 1892, comparé aux deux années précédentes, a été le suivant :

	1890 — Dollars	1891 — Dollars	1892 — Dollars
Importations......	56.057.011	62.438.219	63.277.781
Exportations......	36.462.951	42.845.724	60.274.024

Les importations n'ont présenté, on le voit, qu'une faible augmentation de 839,562 dollars sur 1891, au lieu que la différence entre 1890 et 1891 avait été de plus de six millions de dollars. Il semble donc que les importations diminuent, mais ce résultat, comme je l'ai dit dans mes rapports antérieurs, n'est qu'apparent, le chiffre des importations inscrit à la douane de Philadelphie ne représente qu'une faible partie des marchandises étrangères importées en ce port plus des 7/10 passant par New-York pour être transportées par rail. Il en sera ainsi tant que le nombre des lignes directes entre ce port et l'Europe n'aura pas été augmenté. Un service de quinzaine établi par une ligne française aurait un vaste champ d'entreprise ouvert devant lui. Le Mac Kinley Bill a également contribué à cet état de choses.

Les exportations ont au contraire augmenté dans une

proportion énorme. Elles ont été de 60,274,024 dollars, en augmentation de 17,428,300 dollars sur l'année précédente où elles n'avaient été que de 42,845,724 dollars. On verra, dans le tableau suivant, le détail, exprimé en milliers de francs, des vingt principaux articles exportés de ce port en 1892. En regard, nous avons placé les mêmes articles avec le montant exporté en 1891, ce qui permet de juger d'un coup d'œil quelles ont été les augmentations et les diminutions:

	Valeur en milliers de francs			
Articles exportés	1891	1892	Augment.	Diminut.
Maïs	52.446	8.950	43.496	»
Farine de blé	47.287	29.080	18.207	»
Blé	44.412	37.545	6.867	»
Pétrole raffiné	41.276	41.204	72	»
Pétrole brut	17.334	13.842	3.492	»
Bétail sur pied	16.499	8.083	8.416	»
Lard	12.507	7.479	5.028	»
Tabac en feuilles	9.960	9.655	305	»
Paraffine	5.601	3.852	1.749	»
Houille	5.329	4.692	637	»
Viande de bœuf fraîche	5.206	3.817	1.389	»
Coton-17 (222 balles)	4.103	6.609	»	2.506
Huiles de graissage	4.102	2.827	1.275	»
Saindoux	4.012	1.989	2.023	»
Bœuf en boîte	3.654	1.239	2.415	»
Tourteaux	3.398	2.891	507	»
Glucose	2.849	1.490	1.359	»
Cuirs	2.410	955	1.455	»
Suifs	2.213	2.086	127	»
Locomotives	1.880	7.480	»	5.600

Ainsi, sauf sur deux articles, pris parmi les vingt premiers et les plus importants, partout l'exportation présente une augmentation. Sur le seul maïs, il y a une augmentation de plus de 43 millions de francs, et sur la farine de blé de plus de 18 millions. L'exportation du bétail a presque doublé; celle du pétrole raffiné est restée stationnaire, mais

le pétrole brut présente une augmentation de près de 3 millions 1/2 de francs. Les saindoux, sucre de raisin, les cuirs, le bœuf en conserve, ont été exportés en quantités doubles de celles de l'année précédente.

Il n'est pas sans intérêt de considérer maintenant quels sont les divers pays entre lesquels se répartit cette exportation totale de plus de 313,425,000 fr. Les douze premiers par ordre d'importance, sont les suivants:

Pays acheteurs	1892	1891
	En milliers de francs	
Angleterre	219.365	102.110
France	21.611	23.341
Ecosse	20.727	17.597
Allemagne	20.455	12.202
Belgique	17.041	14.036
Irlande	15.872	5.571
Hollande	14.063	5.202
Cuba	8.842	5.294
Danemark	8.201	1.878
Italie	6.510	6.509
Japon	4.960	5.380
Espagne	4.898	3.151

La France vient au second rang, représentant 6.80 0/0, à peu près le même chiffre que l'Allemagne.

Les deux principaux articles d'exportation sont les céréales et le pétrole, les céréales représentant un total de 144,145,000 se décomposant ainsi :

Maïs	52.446.000
Farine de blé	47.287.000
Blé	44.412.000

Il y a une grande augmentation sur 1891, où l'exportation totale n'avait été que de 75,575,000 fr.

Quant au pétrole, l'exportation, qui représentait 55 millions 046,000 fr. en 1891, a passé à 58,610,000, soit une

augmentation de 3,564,000 fr., portant presque exclusivement sur le pétrole brut.

Les exportations de Philadelphie en France ont diminué de 1,730,000 fr., comparées à celles de 1891. En voici le détail par ordre d'importance des articles :

Articles	Quantités		Valeur en milliers de francs
—	—		—
Pétrole brut	54.853.342	gallons	11.085
Blé	1.771.542	bushels	8.365
Maïs	269.339	—	697
Pétrole raffiné	1.580.011	gallons	465
Naphte	1.666.440	—	445
Mélasses	373.608	—	143
Divers : Huile graissage, suifs, douves, etc.			781
Total			21.611

Sur une quantité totale de pétrole brut de 81,186,334 gallons, exportés en Europe du port de Philadelphie, la France en a reçu une quantité de 54,853,542 gallons, soit 67.5 0/0 du total. En 1891, la France avait reçu 75 0/0 de ce même total; en 1890, la proportion était de 79.5 0/0. Il semble donc que l'exportation du pétrole brut en France qui, en 1890, était des 4/5 de l'exportation totale, paraît diminuer d'année en année.

L'importation en France du pétrole raffiné tend à augmenter dans une proportion sensible, passant de 714,000 gallons en 1891 à 1,580,000 gallons en 1892, soit plus du double, la « Standard Oil C° » ne cachant pas son intention de faire concurrence aux raffineurs français.

A titre de renseignement comparatif, il sera utile de placer ici les quantités de pétrole exportées pendant ces trois dernières années des trois ports New-York, Philadelphie et Baltimore, quantités exprimées en barils.

Ports	1890		1891		1892	
	Barils	%	Barils	%	Barils	%
New-York .	8.871.059	71,92	7.272.467	64,18	7.696.388	59,62
Philadelphie.	3.185.924	25,82	3 940 258	34,59	4 910.739	38,04
Baltimore..	278.643	2,26	178.022	1,56	301.651	2,34

On voit que l'exportation du pétrole a diminué du port de New-York d'une façon constante, passant de 71.92 o/o en 1890 à 59.62 en 1892, au lieu qu'elle a augmenté pour Philadelphie, passant de 25.82 o/o en 1890 à 38.04 o/o en 1892. L'établissement des tuyaux de la « Crescent Oil C° », concurrente de la « Standard Oil C° », n'est pas étranger à cette augmentation qui tend à s'amplifier.

Sur la totalité du blé exporté de Philadelphie en Europe, — 9,994,024 bushels, — la France a reçu 1,771,542 bushels soit 17,70 o/o.

Ajoutons, pour donner un terme de comparaison, que la totalité du blé exporté des ports de l'Atlantique a été de 98,820,530 bushels pour 1892 et de 83,455,332 bushels pour 1891, se répartissant dans les proportions suivantes :

Ports	1891		1892	
	Bushels	%	Bushels	%
New-York	46.957.113	52,3	49.555.025	46,97
Baltimore	14.673.334	17,5	16.539.652	15,67
La N.-Orléans.	10.497.110	10,5	14.450.811	13,69
Philadelphie...	6.840.503	7,7	9.762.594	9,25
Boston........	2.787.115	3,2	7.501.907	7,11
Portland......	700.157	0,8	1.010.545	0,96

Le transport du pétrole en citerne tend à se généraliser : ainsi que l'année précédente, deux navires français, un voilier, « la Ville de Dieppe » et un steamer, « la Ville de Douai », tous deux à citernes, ont fait des voyages réguliers entre la France et Dieppe.

IMPORTATIONS

Le total des importations du port de Philadelphie s'est élevé à la somme de 63.277,781 dollars. Sur ce total, 42,208,825 dollars de marchandises sont entrées en franchise et 21,068,956 soumises aux droits de douane. Sur ce chiffre total d'importations, la France est portée pour 2,119,304 dollars, soit 3,35 0/0. A ce chiffre, il convient d'ajouter 329,860 dollars représentant les importations des possessions françaises d'Afrique, spécialement peaux de chèvres et minerais de fer, ce qui donnerait un total pour la France de 2,449, 170 dollars. Les importations françaises à Philadelphie des deux dernières années comparées à celles de 1892 ont été les suivantes:

	France continentale — Dollars	Colonies — Dollars	Total — Dollars
1890..............	2.725.048	255.265	2.980.313
1891..............	1.847.000	406.570	2.253.570
1892..............	2.119.304	329.866	2.449.170

Le chiffre relativement plus élevé de 1890 provient de la surabondance des envois par le désir des importateurs d'avoir leurs marchandises entrées en douane avant le 1er octobre, date de la mise en vigueur du bill Mac Kinley. Ce même mouvement ascensionnel se remarque, en 1890, pour tous les ports de la côte atlantique. D'ailleurs, il n'y a pas lieu d'examiner trop en détail ce mouvement des importations françaises à Philadelphie, les trois quarts des marchandises d'origine française vendues sur ce marché entrant en douane à New-York. Il se fait, par les chemins de fer du Reading et du Pensylvania, une grosse importation qui

ne laisse aucune trace dans les registres de la douane de Philadelphie.

Il ne sera pas sans intérêt de donner ici la liste des douze principaux pays importateurs à Philadelphie avec les chiffres d'importations de ces mêmes pays, exprimés en milliers de francs, pour les deux années précédentes, permettant de juger d'un coup d'œil des variations :

Pays	1892 — Dollars	1891 — Dollars	1890 — Dollars
Cuba	104.837	92.175	64.552
Angleterre	64.725	71.042	77.922
Allemagne	31.872	43.280	42.619
Antilles anglaises	12.119	11.518	12.422
Guyane anglaise	11.770	14.600	14.581
France	10.808	11.719	14.170
Iles Philippines	8.930	4.914	5.288
Ecosse	8.119	5.510	5.772
Brésil	7.418	12.036	6.364
Indes hollandaises	6.590	12.078	8.231
Italie	6.471	6.192	7.165
Indes anglaises	5.412	5.154	431

Ce tableau fournit quelques indications intéressantes. Les importations de l'Angleterre et de l'Allemagne ont diminué, accusant une différence en moins fort sensible entre 1890 et l'année qui nous occupe. Il est regrettable de voir la France venir après la Guyane anglaise : mais j'ai expliqué plus haut la raison de cette anomalie par l'insuffisanee des relevés de la douane relativement à l'importation réelle. Les mêmes maisons qui, l'année dernière, avaient déclaré que, dans le cas de l'établissement d'un service de quinzaine entre Philadelphie et la France, analogue au service entre ce port et Anvers, elles feraient venir directement sous pavillon français toutes les marchandises françaises qu'elles importent actuellement par voie de New-York, continuent à avoir la même opinion à ce sujet et je ne puis que répéter ce que

j'ai dit dans mes rapports précédents afin que la question soit enfin, après tant d'années d'attente, prise en considération par les Chambres de commerce et les grandes Compagnies de navigation à vapeur.

MOUVEMENT DU PORT DE PHILADELPHIE

En 1892, le nombre de navires étrangers entrés à Philadelphie a été de 1,217, dont 271 voiliers et 946 vapeurs, représentant un tonnage total de 1,509,555 tonnes ; les sorties ont été de 1,097 navires, 279 voiliers et 818 vapeurs, représentant un tonnage de 1,345,298 tonnes. La proportion des navires anglais est considérable : 146 voiliers entrés sur 271 et 718 vapeurs sur 936. Il est regrettable de voir que, sur ce total, il n'y a que 12 navires français, 5 voiliers et 7 vapeurs, tous chargés de pétrole.

Les navires sous pavillon américain ont été de 401 à l'entrée (354 voiliers et 47 steamers), et de 333 à la sortie (284 voiliers et 49 vapeurs), soit un total général de 1,618 navires américains et étrangers à l'entrée, avec un tonnage de 1,785,263 tonnes et de 1,430 à la sortie avec un tonnage de 1,595,736 tonnes.

En 1892, il est parti de Philadelphie pour les ports français, métropole et colonies, 130 navires chargés de pétrole et de céréales se décomposant ainsi par nationalité :

Pavillons	Nombre de navires
Anglais	98
Français	12
Américain	9
Norvégien	6
Italien	2
Allemand	1
Belge	1
Russe	1
Total	130

portant plus de 8 millions de gallons de pétrole brut, de pétrole raffiné et de naphte, plus de 2 millions de bushels de céréales, blés et maïs, des graisses, des mélasses, etc.

Il y a là un fret considérable qui devrait passer en partie sous pavillon français : les encouragements prodigués à la marine marchande ne produisent point en ce port de résultats sensibles et je ne puis que signaler, comme les années précédentes, cet état de choses regrettable.

INDUSTRIE

L'industrie se développe chaque jour: on compte, actuellement, dans le comté de Philadelphie, plus de 23,000 établissements industriels occupant 217.000 ouvriers et 122,000 ouvrières, dont le salaire moyen est de 320 dollars par an pour les femmes et de 460 dollars pour les hommes, soit une moyenne de 5 fr. 20 par jour pour les unes et 7 fr. 50 pour les autres, dimanches non compris. On évalue la production des articles textiles manufacturés à Philadelphie aux chiffres suivants :

	Dollars
Étoffes et tissus de laine.......	340.000.000
Étoffes et tissus de coton.......	270.000.000
Étoffes et tissus de soie.......	88.000.000

Parmi les plus grandes industries on voit en première ligne le « Baldwin Locomotive Works », le plus grand établissement du monde en son genre, la fabrique de scies d'H. Disston et C°, faubourg de Bridesburg; enfin, les chantiers de construction navale de Charles Cramp et Sons, établis sur le Delaware, et d'où sont sortis les plus beaux croiseurs de la marine de guerre américaine. En présence

de ces progrès si marqués et afin de lutter contre une concurrence étrangère chaque jour plus envahissante, la création d'une ligne française, analogue à la ligne d'Anvers, entre un port de France et Philadelphie, s'impose comme étant d'une nécessité absolue. Quand donc finira-t-on par le comprendre, et par prendre les seules mesures de nature à empêcher notre commerce d'exportation de décliner chaque jour davantage quand augmente parallèlement, celui de nos voisins ?

MOUVEMENT COMMERCIAL EN 1893

Le mouvement commercial du port pour l'année 1893 a été de $ 182,287,141, savoir :

Importation : $ 58,870,186 dollars;

Exportation : $ 43,416,955 dollars;

c'est-à-dire offrant une diminution considérable sur l'année précédente, où le mouvement commercial avait été de $ 123,551,805. La diminution porte surtout sur les exportations qui ont diminué de près de 17 millions de dollars, celle sur les importations étant d'un peu plus de 4 millions de dollars. Cet état de choses regrettable à vivement ému le monde commercial de ce port : il est dû à diverses raisons que l'on verra plus loin, et un comité a été chargé par la « Trades League » de chercher les moyens d'y remédier.

Une moins grande demande de céréales, résultant de l'état satisfaisant des récoltes en Europe, a été, d'ailleurs, la principale cause de la diminution des exportations.

EXPORTATION GÉNÉRALE

Le total des exportations du port, tel qu'il est accusé par le service des douanes, s'élève donc, au change moyen du dollar pour l'année, à 225,768,166 fr. Le tableau suivant

donne le détail, exprimé en milliers de francs, et par ordre d'importance, des vingt principaux articles exportés de ce port en 1893. Afin de permettre la comparaison, nous avons placé en regard les chiffres pour ces mêmes vingt articles en 1892 :

Principaux articles exportés	*Valeurs en milliers de francs*			
	1893	1892	Augm.	Dimin.
Pétrole raffiné........	41.016	41.276	»	260
Farine de blé.........	35.139	47.287	»	12.148
Blé................	21.620	37.545	»	15.925
Lard................	17.039	12.507	4.532	»
Pétrole brut..........	15.676	17.334	»	1.658
Maïs................	10.299	52.446	»	42.147
Feuilles de tabac.....	8.162	9.960	»	1.798
Bétail sur pied........	8.092	16.499	»	8.407
Saindoux............	6.076	4.012	2.064	»
Coton (25,686 balles)..	5.820	4.103	1.717	»
Jambon.............	4.606	3.138	1.468	»
Huile de graissage....	4.598	4.102	496	»
Houille..............	4.189	5.329	»	1.140
Paraffine............	4.120	5.601	»	1.481
Locomotives.........	3.376	1.880	1.496	»
Viande de bœuf fraîche.	2.981	5.206	»	2.225
Wagons, fret et passag.	2.465	1.354	1.111	»
Tourteaux...........	2.252	3.398	»	1.146
Bœuf en boîtes.......	2.053	3.654	5	1.601
Savons, etc..........	1.087	1.082	5	»

Le blé, la farine et le maïs, à eux seuls, présentent une diminution de plus de 70 millions de francs, soit plus des quatre cinquièmes de la diminution totale. Les autres articles ayant subi une diminution assez marquée sont : le bétail sur pied, la viande de bœuf fraîche, le tabac, le pétrole brut, la houille, la paraffine, les tourteaux et le bœuf en boîtes. L'exportation du pétrole raffiné est restée à peu près stationnaire : cet article vient en tête de la liste comme importance.

Les douze principaux pays entre lesquels se répartit

cette exportation totale de plus de 225 millions de francs sont les suivants, classés par ordre, valeur en milliers de francs :

Pays acheteurs	Valeurs en milliers de francs 1893	1892
—	—	—
Grande-Bretagne	137.229	255.694
France	15.297	21.611
Belgique	14.948	17.041
Allemagne	9.833	20.455
Inde anglaise	6.640	1.322
Italie	6.085	6.510
Cuba	5.972	8.842
Hollande	5.718	14.063
Brésil	5.536	1.077
Japon	5.471	4.960
Espagne	2.541	4.898
Danemark	2.374	8,201

L'Angleterre vient au premier rang, l'exportation vers ce pays représentant plus des trois cinquièmes du total. La France vient après. Quant à la Belgique, la place importante qu'elle occupe tient à l'existence des navires de la « Red Star Line » qui ont un service régulier de quinzaine sur Anvers.

L'exportation vers les Antilles françaises ne dépasse pas 200,000 fr., elle consiste surtout en charbon transporté à la Martinique.

Les exportations de Philadelphie en France se sont élevées en 1893 à la somme de 15,297,000 fr., en diminution de 6.314,000 fr. sur 1892 et de 8,044,000 sur 1891. Cette diminution a surtout porté sur le blé, dont il a été exporté en 1891 pour une valeur de plus de 13 millions de francs et en 1892 pour plus de 8 millions, au lieu qu'en 1893 on n'a exporté que pour 1,371,000 fr. de cette céréale. En revanche l'expédition du pétrole brut a augmenté d'année en année, comme le montre le tableau suivant :

En 1891, 41,359,000 gallons de pétrole brut.

En 1892, 54,853,342 gallons de pétrole brut en augmentation sur l'année précédente de 13,494,342 gallons.

En 1893, 63,604,614 gallons de pétrole brut en augmentation sur l'année précédente de 8,751,272.

Philadelphie tend de plus en plus à devenir le port d'exportation pour les pétroles bruts destinés à être raffinés en France. Voici, d'ailleurs, les chiffres fournis par la douane pour l'exportation générale vers les ports de France, en 1893, du port de Philadelphie :

Valeurs en milliers de francs

Pétrole brut..........	63.604.614 gallons	11.129
Pétrole raffiné........	8.171.215 —	1.916
Blé..................	369.150 bushels	1.371
Naphte..............	2.526.552 gallons	700
Huiles de graissage....	326.614 —	170
Douves.............	»	6
Divers..............	»	5

Le tout formant un total de 15,297,000 fr.

L'exportation du pétrole raffiné de Philadelphie vers la France a suivi également, de 1891 à 1893, une marche ascendante.

En 1891, elle n'avait été que de 714,620 gallons; en 1892, elle passe à 1.580.011, soit plus du double; en 1893, elle atteint le chiffre considérable de 8,171,215, soit 11 fois plus forte qu'en 1891.

En 1893, le port de New-Nork a exporté en France 2,773,622 gallons de pétrole brut, 1,783,000 gallons de naphte et 9,349,000 gallons de pétrole raffiné, surtout pour l'Algérie et les colonies.

Il est intéressant de noter ici quelles sont les quantités de pétrole brut, de naphte et de pétrole raffiné expédiées de

Philadelphie vers les divers ports de France en 1893 :

Ports	Pétrole brut — Gallons	Pétrole raffiné — Gallons	Naphte — Gallons	Huile de graissage — Gallons
1. Rouen..........	17.094.246	1.819.068	342.918	»
2. Le Havre........	10.618.317	»	»	»
3. Dunkerque......	9.944.875	749.775	»	326.614
4. Cette...........	4.845.945	»	»	»
5. Marseille........	4.292.493	466.098	»	»
6. St-Loubès.......	3.667.020	»	589.066	»
7. Calais..........	3.623.082	»	»	»
8. Blaye...........	3.428.655	138.756	»	»
9. Dieppe..........	2.757.823	25.702	»	»
10. La Palisse.......	1.553.448	2.573.709	1.088.413	»
11. Sables-d'Olonne.	997.272	5.180	99.527	»
12. Saint - Louis-du-Rhône.......	781.438	2.272.684	»	»
Total.....	63.604.614	8.171.215	2.526.552	326.614

soit un total de 74,628,995 gallons d'huiles minérales valant environ 14 millions de francs, expédiés en 1893 de Philadelphie vers 13 ports français par 156 navires dont 15 français, ce qui représente un fret considérable qui nous échappe.

Des statistiques générales, il ressort que New-York, qui exportait, en 1890, 71 0/0 du total du pétrole expédié à l'étranger, n'en a plus exporté que 57 0/0 en 1893, au lieu que Philadelphie a passé de 25 0/0 en 1890 à 39 0/0 en 1893, l'un des 2 ports gagnant exactement ce que l'autre a perdu. Ce résultat provient des commodités plus grandes qu'a la « Standard Oil C° » pour amener par ses tuyaux, « pipe lines », l'huile des districts pétrolifères à Philadelphie.

Le transport du pétrole à citerne tend à se généraliser; les deux navires français, le voilier « la Ville-de-Dieppe » appartenant à M. Robbe fils, de Dieppe, et le vapeur « la

Ville-de-Douai », appartenant à M. Paul Paix, président de la Chambre de commerce de Douai, que j'ai signalés dans mon dernier rapport, continuent à faire des voyages réguliers entre Philadelphie et Dieppe et Calais.

Étant donnée la grande quantité de pétrole portée en France par des navires étrangers dont 141 ont été expédiés de Philadelphie pour les ports français pour la seule année 1893, contre 15 français, il serait à souhaiter que notre marine marchande, encouragée par les primes, cherchât à profiter davantage de ce fret toujours assuré.

IMPORTATIONS

Pour les douze mois de l'année 1893, le total des importations du port de Philadelphie s'est élevé au chiffre de 306,124,967 fr., en diminution d'environ 23 millions de fr. sur l'année 1892. Sur cette somme totale, 31 o/o seulement soumis aux droits et 69 o/o en franchise. La France a importé pour 10,389,366 fr. et les colonies, Guyane et possessions d'Afrique, 133,324 fr.

Pour les trois années 1891, 1892, 1893, les importations françaises à Philadelphie ont été les suivantes, d'après les relevés de la douane :

Années	France continentale — Francs	Colonies — Francs	Totaux — Francs
1891.......	9.604.400	2.114.164	11.718.564
1892.......	11.020.380	1.715.303	11.735.683
1893......	10.389.366	133.324	10.522.690

D'ailleurs, ainsi qu'il a été remarqué dans mes rapports précédents, ces chiffres ne sont donnés que pour mémoire, les 4/5 en moyenne des marchandises d'origine française

vendues et consommées sur cet énorme marché, entrant en douane à New-York. L'importation par les voies ferrées du Reading Railroad et du Pensylvania Railroad ne laisse aucune trace dans les registres de la douane de Philadelphie. Ces chiffres sont donc loin de représenter la valeur de l'importation des produits français en ce port. Dans le cas d'un établissement d'un service direct de quinzaine, entre Philadelphie et la France, analogue au service de la « Red Star Line » entre ce port et Anvers, les importateurs américains feraient venir directement sous pavillon français la totalité des marchandises françaises qu'ils importent aujourd'hui par voie de New-York, et qui ont à subir un transbordement et un fret coûteux de New-York à Philadelphie. Il y a là un état de choses que les Chambres de commerce de nos grands ports marchands feraient sagement de prendre en considération; notre importation ne pourrait, à tous points de vue, qu'y gagner.

Nous donnons ci-dessous la liste des douze principaux pays importateurs directs à Philadelphie, avec les chiffres pour les deux années précédentes 1892 et 1891, pour comparaison :

	Valeur en milliers de francs		
Pays d'origine	1893	1892	1891
—	—	—	—
Cuba	85.582	104.387	92.175
Grande-Bretagne	67.880	77.092	77.997
Allemagne	38.470	31.872	43.280
Iles Philippines	18.283	8.930	4.914
Antilles anglaises	16.697	12.119	11.518
Indes hollandaises	12.360	6.590	12.078
France	10.390	10.808	11.719
Guyane anglaise	8.362	11.770	14.600
Brésil	6.276	7.418	12.036
Italie	5.569	6.471	6.192
Indes anglaises	4.981	5.412	5.154
Belgique	2.865	3.286	2.080

Les importations les plus considérables de Cuba sont, en première ligne, le sucre, le tabac et les cigares et enfin les bananes.

Le sucre forme l'article principal exporté des Guyanes anglaise et hollandaise, des Indes hollandaises, des Philippines, des Antilles anglaises et du Brésil.

Bananes et noix de cocos. — Il a été importé au port de Philadelphie, en 1893, des bananes pour une somme de 4,253,323 fr. et des noix de coco pour 600,206 fr., répartis ainsi :

Lieux de provenance	Bananes — Francs	Noix de cocos — Francs
La Jamaïque	2.068.211	200.869
Cuba	2.185.112	191.147
Porto-Rico	»	51.633
Colombie	»	156.457
Total	4.253.323	600.206

Sur cette importation de fruits de près de cinq millions de francs pour un seul port, il est à regretter que nos colonies françaises des Antilles ne figurent pour rien, et je pense qu'il y aurait certainement une possibilité d'ouvrir aux États-Unis en général, et au port de Philadelphie en particulier, un débouché pour les bananes et pour les noix de coco de la Martinique et de la Guadeloupe.

Si l'on examine la valeur des divers articles importés directement à Philadelphie, on remarque qu'en-dehors du sucre de cannes (135,678,000 fr.) et du sucre de betterave (23,514,000 fr.) qui viennent en tête de la liste, les plus importants articles sont les suivants :

	Valeur en francs
	—
Feuilles d'étain	12.350.000
Laines, 3 classes	8.148.400
Peaux de chèvres	7.524.400
Produits chimiques	5.189.600
Tabacs de Manille	5.085.600
Draps et vêtements laine	4.461.600
Bananes	4.253.323
Tissus de lin, chanvre et jute	4.123.600
Soude et cendres de soude	4.097.600
Tabac en feuilles	2.766.400
Tissus de coton	2.735.200
Tissus de soie	2.709.200
Mélasses	2.470.000
Soieries	2.355.600
Dentelles de coton	2.184.000
Bonneterie et tricots	2.100.800
Minerai de fer	2.095.600
Ciment	2.007.200
Papier	1.560.000
Lainages divers	1.513.200
Dentelles de soie	280.300
Rubans	225.934

L'examen de ce tableau montre la vérité de ce fait, que j'énonçais en commençant, que les importations inscrites à la douane de Philadelphie ne représentent qu'une faible partie, à peine 1/5, en moyenne, des produits importés en ce port, tant pour la consommation de ses habitants que pour les besoins de ses 23,000 établissements industriels de toutes sortes qui occupent 230,000 ouvriers et 122,000 ouvrières.

La « Trades League » évalue à 81 0/0 la proportion moyenne des produits importés arrivant à New-York, et à 19 0/0 seulement celle des produits venant par Philadelphie. La plus grosse part vient donc par New-York, ayant à supporter les frais supplémentaires des brokers, et le fret par voie ferrée, lequel est le plus lourd, pour certains produits, de New-York à Philadelphie que de Liverpool à

New-York. L'importation des rubans, pour ne citer qu'un exemple, ne comporte qu'un chiffre de 226,000 fr. environ pour ce port. Or, deux seules maisons de Philadelphie ont déclaré importer, à elles seules, chaque année, des rubans pour une somme dix-sept fois supérieure à ce chiffre : de même pour le ciment, les draps, les soieries, le papier, les vins, la parfumerie, les modes, les lainages, les peaux de chèvres, les dentelles, etc.

Aussi, est-il à peu près oiseux d'examiner, en présence de cet état de choses, le détail des articles d'origine française importés à Philadelphie. Ainsi, les soieries sont portées pour 1,497,000 fr., les draps et lainages pour 726,000 fr.; ces quantités ne représentent pas le dixième des marchandises similaires que font venir annuellement les deux seules maisons de Philadelphie mentionnées plus haut. Il en est de même pour les vins rouges 155,000 fr., les champagnes 281,000 fr., les gants 296,000 fr., les cognacs 108.000 fr., les pruneaux 190,000 fr., les jouets, les produits chimiques, les livres, etc., dont l'ensemble ne constitue qu'une minime partie de produits français similaires consommés sur l'immense marché de Philadelphie et les marchés avoisinants du Delaware, de l'Ohio, de la Pensylvanie, du Maryland et du New-Jersey méridional qu'elle approvisionne en partie à son tour de seconde main.

Une association s'est formée à Philadelphie « *The Trades League* » pour améliorer la condition actuelle des affaires en ce port et encourager tous les efforts tentés en vue de lui rendre sa splendeur et son activité. Une des mesures proposées est la création d'un pont sur le Delaware, mettant en communication directe la Pensylvanie et le New-Jersey ; une autre est la création d'un canal à travers le New-Jersey, mettant en communication directe la rivière Delaware avec l'Océan, de façon à diminuer la distance entre Philadelphie

et l'Europe, point qui nous touche de plus près. La ligue s'engage en outre à favoriser l'établissement de lignes de steamers régulières, entre ce port et les ports d'Europe. Cette résolution vient à l'appui de l'urgence de la création d'une ligne de quinzaine entre Philadelphie et un port français, comme concurrenee à la ligne d'Anvers que je demandais dans mes rapports antérieurs. Toute tentative dans ce sens de la Compagnie Transatlantique ou de toute autre Compagnie est certaine de trouver l'appui unanime du commerce, de l'industrie et de la finance de Philadelphie, parce qu'elle répondrait au programme tracé par la Trades League ; les chiffres ci-dessus cités, à l'importation, en font suffisamment ressortir la nécessité sans qu'il soit nécessaire d'insister davantage.

The International Navigation Company. — La Compagnie internationale de Navigation, ayant son siège à Philadelphie, contrôle deux grandes lignes maritimes : 1° l' « American Line », entre New-York et Southampton et Philadelphie et Liverpool ; 2° la « Red Star Line » entre New-York et Anvers et Philadelphie et Anvers ; c'est à cette dernière que devrait répondre la création d'une ligne de Philadelphie en France.

Le 22 février 1893, où le drapeau américain fut hissé sur le « New-York » et sur le « Paris », marque, pour les États-Unis, la date de la renaissance de leur marine marchande. MM. William Cramp et Sons construisent dans leurs chantiers du Delaware deux autres steamers, le « St-Louis » et le « St-Paul », destinés à la ligne de Southampton. Leurs établissements prennent chaque jour plus d'importance.

Canal entre Philadelphie et New-York. — Le but de ce

canal, qui est sérieusement recommandé aussi bien par le « New-York Board of Trade » que par la « Trades League » de Philadelphie, est d'unir les eaux de la baie de New-York avec le Delaware, et plus tard avec la Floride et le golfe du Mexique, de façon à faire communiquer directement ce dernier avec New-York, Philadelphie, Baltimore, Savannah et Jacksonville et de permettre aux produits du Mississipi de s'échanger avec ceux des ports de la côte atlantique. Le fret de New-York à Philadelphie serait abaissé de moitié par ce canal. La distance aux mines de charbon étant diminuée, le coût de ce combustible serait réduit d'un demi-dollar. Partant de Bordentown sur le Delaware, ce canal, qui aboutirait à la rivière Raritan et à la baie inférieure de New-York, aurait environ 34 milles de longueur. On en évalue le coût à environ 20 millions de dollars. La construction de ce canal n'est encore qu'en projet, mais ce projet se réalisera un jour et il m'a paru utile de le signaler dès maintenant.

Amélioration du port. — Philadelphie fabrique plus des 9/10 des tapis faits aux États-Unis ; la maison Baldwin fabrique à elle seule près de la moitié de locomotives construites aux États-Unis, 956 en 1892. Enfin, c'est Philadelphie qui consomme le plus de matières premières de toutes les villes de l'Union. Elle exporte plus des deux cinquièmes du pétrole exporté des État-Unis, et plus d'un tiers du sucre importé dans les ports de l'Atlantique est débarqué sur ses wharfs et raffiné dans ses raffineries. Ses manufactures produisent annuellement pour 3 milliards de francs de produits fabriqués. Son port est placé à 100 milles de la mer, sur le Delaware, elle a 30 milles de quais en eau profonde, mais ces quais demandent des travaux urgents et la rivière a même besoin d'être balisée sur certains points. La Trades

League reconnaît aussi la nécessité d'une plus vigoureuse initiative de la part des commerçants et des capitalistes.

Anvers est à 52 milles de la mer, sur une rivière à peu près semblable au Delaware, mais, grâce à l'entreprise de ses marchands, et aux travaux publics exécutés à grands frais, son commerce est quatre fois plus considérable que celui de Philadelphie. Hambourg et Rotterdam mêmes sont aussi de beaucoup plus prospères, pour les mêmes raisons. Le mouvement inauguré par la Trades League, s'il est continué, aura pour effet de placer Philadelphie, avec ses énormes ressources et ses facilités naturelles, parmi les premières places maritimes du monde entier.

Navigation et mouvement du port. — Le nombre de navires étrangers entrés à Philadelphie en 1893 a été de 992 — 269 voiliers et 723 steamers, — représentant un fret de 1,323,182 tonneaux. En 1892, les entrées avaient été de 1,217 navires représentant un fret de 1,509,555 tonnes, soit une diminution de 186,000 tonnes. Ces chiffres correspondent, ainsi que les suivants, à ceux cités plus haut de la diminution dans les exportations et les importations sur 1892. Les sorties ont été de 875 navires, 299 voiliers et 576 steamers, avec un fret de 1,114, 458 tonnes. L'année précédente, les sorties avaient été de 1,097 navires représentant un tonnage de 1,345,288 tonnes, soit une diminution de 230,840 tonnes.

Le nombre de navires expédiés de ce port vers les ports français, qui était, en 1892, de 130 navires, dont 12 français, est passé en 1893 au chiffre de 156, dont 141 étrangers et 15 français. Cette augmentation provient surtout du fait que Philadelphie tend à devenir le seul port d'exporta-

tion pour les pétroles bruts américains, raffinés en France.

Il est regrettable de penser qu'une grande partie du fret représenté par ces pétroles nous échappe. Pourquoi se plaindre du dépérissement de notre marine marchande, si on ne fait rien pour l'arrêter ?

MOUVEMENT COMMERCIAL POUR 1894

Le mouvement commercial du port de Philadelphie, pour l'année 1894, a été de 88,994,704 doll., se décomposant ainsi :

Exportations	37.441.000 doll.
Importations	51.553.704 —
Total	88.994.704 doll.

en diminution de 13,292,437 doll. sur 1893, se décomposant ainsi :

Exportations, diminution	5.975.955 doll.
Importations, —	7.316.482 —
Total	13.292.437 doll.

Le mouvement de recul qui se manifeste en 1894 s'était déjà manifesté l'année précédente, où la diminution sur 1892 avait été de 21,264,663 doll., ce qui donne une différence de plus de 34 millions de dollars entre 1894 et 1892. Cette différence est due surtout à la crise qui a sévi sur le pays dans ces deux dernières années. Elle s'est présentée également dans tous les ports de l'Union, spécialement à New-York, où les importations ont passé de 594 millions de dollars en 1893 à 459 millions en 1894, soit une dimi-

nution de 135 millions de dollars, les exportations se maintenant à peu près au même chiffre.

Aux chiffres donnés pour le port de Philadelphie, il convient d'ajouter ceux du port de Wilmington, État de Delaware, qui touchent surtout le pétrole, Wilmington étant le point terminus d'une des lignes principales des tuyaux de la « Standard Oil Trust C° ». Les exportations en ont été de 3,094,238 doll., dont plus de cinq sixièmes de pétrole, et les importations, à peu près nominales, de 190,121 doll.

EXPORTATION GÉNÉRALE

Le total des exportations du port de Philadelphie, tel qu'il est accusé par le service des douanes et le rapport annuel du « Board of Trade », s'élève donc, au change moyen en dollar pour 1894, à 194,693,000 fr. Le tableau suivant en donne le détail exprimé en milliers de francs, les vingt principaux articles exportés de Philadelphie en 1894 étant placés par ordre d'importance ; en regard, pour permettre la comparaison, j'ai placé les chiffres correspondants pour ces mêmes articles en 1893 :

	Valeurs en milliers de francs			
Articles	1894	1893	Augm.	Dimin.
Pétrole raffiné	33.732	41.016	»	7.284
Farine de blé	24.668	35.139	»	10.471
Feuilles de tabac	16.269	8.162	8.147	»
Lard	13.603	17.039	»	3.436
Pétrole brut	13.502	15.676	»	2.073
Blé	13.355	21.620	»	8.265
Bétail sur pied	10.599	8.092	2.507	»
Coton en balles	8.864	5.820	3.044	»
Saindoux	6.040	6.076	»	36
Maïs	5.824	10.299	»	4.475

Houille.............	4.867	4.189	678	»
Huile de graissage...	4.782	4.588	199	»
Paraffine...........	4.047	4.120	»	73
Jambons............	2.943	4.606	»	1.663
Tourteaux..........	2.162	2.252	»	90
Naphte.............	1.474	1.450	24	»
Confiseries..........	1.437	564	873	»
Savon commun......	1.186	1.087	99	»
Bœuf en boîte......	1.174	2.053	»	879
Mélasses et sirops...	1.145	390	755	»

On voit, par ce tableau, que le blé, la farine, le maïs, le lard et le pétrole sont les principaux articles dont l'exportation a diminué en 1894. Les céréales, à elles seules, représentent une diminution de plus de 23 millions de francs ; le pétrole, brut et raffiné, une diminution d'environ 9 millions ; le tabac, le coton et le bétail sur pied étant les seuls articles offrant une augmentation quelque peu importante.

La diminution dans l'exportation du pétrole tient à plusieurs causes dont la plus importante consiste dans l'abaissement de la production, un grand nombre de puits étant devenus secs, et aucune nappe nouvelle n'ayant été découverte dans la zone pétrolifère, malgré tous les efforts de la « Standard Oil C°. »

Les principaux pays entre lesquels se répartit cette exportation de 194,693,200 fr. sont les suivants, classés par ordre d'importance, valeur en milliers de francs. Les chiffres pour les deux années précédentes permettent de comparer l'importance relative des exportations pour ces différents pays :

Pays acheteurs	Valeur en milliers de francs		
	1894	1893	1892
—	—	—	—
Grande-Bretagne.........	123.698	137.229	255.964
Belgique.................	17.073	14.948	17.041
France..................	9.175	15.297	21.611
Allemagne...............	8.935	9.833	20.455

Japon..................	6.107	5.471	4.960
Cuba..................	5.983	5.972	8.842
Italie..................	5.327	6.085	6.510
Hollande................	2.908	5.718	14.063
Inde Anglaise..........	2.612	6.640	1.322
Espagne................	2.380	2.541	4.898
Mexique................	2.135	1.109	894
Suède et Norvège........	1.915	532	967

L'Angleterre vient au premier rang, la France au troisième. La place qu'occupe la Belgique tient uniquement à l'existence de la « Red Star Line », à laquelle il serait si désirable d'opposer la concurrence d'une ligne joignant Philadelphie à un port français. L'exportation vers les Antilles françaises s'est élevée à 448.838 fr., consistant surtout en charbon.

On constate sur les exportations pour la France, en 1894, une diminution d'un peu plus de 6 millions de francs, due à ce qu'une partie du pétrole a été chargée à Wilmington et enregistrée à la douane de ce port. Nous en donnons plus loin les chiffres qui rétablissent l'équilibre, rompu en apparence.

EXPORTATION DE PHILADELPHIE EN FRANCE

Le rapport annuel de la douane pour le port de Philadelphie donne les chiffres suivants pour l'exportation vers la France :

Articles	Quantités		Valeur en dollars
—	—		—
Pétrole brut.......	36.877.620	gallons	1.570.855
Pétrole raffiné.....	1.038.461	—	61.088
Naphte...........	738.497	—	43.937
Huile de graissage..	195.600	—	17.129
Blé..............	107.440	bushels	68.735
	Total.......		1.674.460

Mais à ce chiffre il convient d'ajouter les exportations faites pour la France de Wilmington, sur le Delaware, qui, en 1894, ont été les suivantes :

Articles	Quantités — Gallons	Valeur en dollars
Pétrole brut..........	35.979.718	1.557.437
Pétrole raffiné........	1.786.724	80.232
Divers	»	6.113
Total..............		1.643.782

Ce total de 1,643,782 doll., ajouté au total de 1,764,460 donné par la douane de Philadelphie, donne un chiffre total, pour les exportations vers la France par le Delaware, de 3,408,242 doll., soit 17, 723,000 fr., c'est-à-dire — les exportations de Wilmington pour la Belgique étant nulles — supérieur au chiffre des exportations de ce dernier pays, ce qui place la France au second rang au lieu du troisième.

L'importance de Wilmington comme port d'exportation des pétroles est toute récente et tient, comme nous l'avons vu, à l'établissement de tuyaux terminus pour le pétrole y aboutissant. Les chiffres de cette exportation devront désormais, et tant que cet état de choses se maintiendra, être compris dans toute statistique du port de Philadelphie, si l'on veut avoir une idée exacte du mouvement maritime et commercial qui emprunte la voie du Delaware.

MOUVEMENT DES PÉTROLES A PHILADELPHIE ET A WILMINGTON

Pendant l'année 1894, le port de Philadelphie et celui de Wilmington ont exporté les quantités de pétrole suivantes :

Désignation	Quantité en gallons	Valeur en dollars
Port de Philadelphie :		
Pétrole raffiné......	178.284.802	6.487.118
Pétrole brut........	61.678.391	2.596.519
Naphte............	6.205.010	283.438
Huiles lourdes......	10.115.000	919.675

Port de Wilmington :

Pétrole raffiné......	32.062.246	1.039.400
Pétrole brut........	46.964.341	1.713.643

Soit une valeur totale en francs, pour les deux ports, de près de 68 millions, dont 57 o/o pour le raffiné et le reste pour l'huile brute, le naphte et les huiles lourdes.

Sur ces quantités, les ports de France ont reçu de Philadelphie les quantités suivantes en brut et en raffiné :

Ports	Pétrole brut — Gallons	Pétrole raffiné — Gallons
Rouen..............	11.473.755	»
Le Havre............	5.348.522	»
Dieppe..............	5.749.085	207.583
Dunkerque..........	4.676.851	»
Calais...............	2.816.331	»
Saint-Loubès........	2.666.373	»
Marseille............	2.014.947	»
Saint-Nazaire.........	»	231.695
Blaye...............	1.126.251	»
Sables d'Olonne......	910.340	»
Saint-Louis-du-Rhône.	728.704	187.579
La Palice...........	360.397	»
Bastia..............	»	373.000
Port-de-Bouc.........	6.604	270.199
Totaux.......	36.877.620	1.038.461

Les 738,497 gallons de naphte expédiés de Philadelphie en France l'ont été dans les cinq ports de Blaye, Dieppe, Port-de-Bouc, Rouen et Saint-Nazaire ; l'huile de graissage vers le seul port de Dunkerque, et le pétrole raffiné vers les cinq ports de Bastia, Dieppe, Saint-Nazaire, Port-de-Bouc et Saint-Louis-du-Rhône.

Le tout, tant de Philadelphie que de Wilmington, représente l'expédition par le port de Philadelphie vers les ports de France d'un grand total de près de 73 millions de gal-

lons d'huile minérale, dont plus de 95 0/0 d'huile brute destinée à être raffinée en France, et représentant une somme d'environ dix-sept millions de francs répartie entre quatorze ports français. Ce fret considérable a été expédié sur 118 navires, dont 18 français et 100 étrangers. L'année dernière, le pétrole exporté l'avait été sur 132 navires, dont seulement 15 français, ce qui indique une augmentation du tonnage sous pavillon national. Il y a là, néanmoins, un fret rémunérateur qui nous échappe, ainsi que j'avais le regret de le faire observer les années précédentes.

EXPORTATION TOTALE DU PÉTROLE DES ÉTATS-UNIS

Il n'est pas sans intérêt de connaître quel a été, pour l'année 1894, le total des exportations de pétrole, brut, raffiné et naphte, pour les différents ports des États-Unis :

Ports	Quantité		Proportion
—	—		—
New-York.......	484.363.817	gallons	56 12 0/0
Philadelphie......	256.783.193	—	29 77 0/0
Wilmington......	79.026.587	—	9 13 0/0
Baltimore........	41.353.040	—	4 86 0/0
Boston...........	1.035.548	—	» 12 0/0

Le tout forme un total de 862,562,185 gallons, qui est un peu supérieur au total donné par les statistiques imprimées : les chiffres, en ce qui concerne Philadelphie et Wilmington, m'ont été fournis par les receveurs des douanes de ces deux ports, et le chiffre concernant New-York est pris dans le trente-septième rapport de la Chambre de commerce de cette ville.

Il est bon d'observer que, sur l'exportation totale du port de New-York en pétrole, 97 0/0 représentent de l'huile raffinée et seulement 16 10 0/0 de l'huile brute. Pour Phila-

delphie et Wilmington, les proportions sont les suivantes :

	Huile brute	Huile raffinée	Naphte et huile lourde
Philadelphie......	24 o/o	69 o/o	7 o/o
Wilmington......	58 o/o	40 o/o	2 o/o

On voit donc que, par suite des arrangements de la Standard Oil C°, Philadelphie et Wilmington deviennent les grands centres d'exportation de l'huile brute à destination des raffineries françaises de pétrole, New-York n'ayant exporté qu'un peu moins de 2 o/o de ce produit sur son exportation totale de pétrole.

Le transport des pétroles par bateaux-citernes ou « tanks » tend de plus en plus à se généraliser. Sur cent trente-cinq navires expédiés en chancellerie en l'année 1894 pour les ports français, 73 portaient du pétrole en vrac et 45 seulement portaient ce produit en barils. Les autres étaient chargés de houille pour la Martinique. Plusieurs navires français : la « Ville de Dieppe », la « Ville de Douai », le « Lion », l' « Alice et Isabelle », font des voyages réguliers. Malgré tout, la proportion des navires français, 18 sur 135, qui concourent pour ce fret, toujours assuré, est de beaucoup inférieure à ce qu'elle devrait être, malgré le puissant encouragement donné à nos armateurs par la dernière loi sur les primes à la navigation.

IMPORTATIONS DU PORT DE PHILADELPHIE

Le total des importations du port de Philadelphie s'est élevé au chiffre de 268,079,260 fr., en diminution d'environ 38 millions de francs sur 1893 et de 61 millions sur 1892. Cette diminution de plus de 60 millions de francs d'importation en deux années n'a pas eu seulement pour cause la

crise qui a passé sur toute l'étendue du pays pendant cette période ; elle tient à d'autres causes, dont la plus importante est la concurrence de New-York qui, par ses lignes régulières et les facilités de son port, présente aux importateurs des avantages de plus en plus appréciés. La Chambre de commerce et le « Trades League » se sont émus de cet état de choses et ont pris des mesures pour y remédier. Le Gouvernement Fédéral a décidé d'agrandir le chenal du Delaware en supprimant toutes les îles et tous les bancs qui gênent la navigation entre Kaighns' Point au sud et Fishers'Point au nord sur une distance d'environ six milles. Le chenal aura alors un minimum de 600 pieds de large et une profondeur de 32 pieds, suffisante pour admettre les plus grands navires quel que soit leur tirant d'eau ; 700 pieds de nouveaux quais vont être créés.

Toutes les entreprises ayant en vue d'arrêter la décadence du commerce de ce port sont accueillies avec satisfaction par les autorités et par les différentes organisations commerciales et maritimes. Parmi ces entreprises se trouve l'établissement d'une ligne de navire directe entre Philadelphie et un port de France, qui est à l'étude.

Sur le total des importations, 33 o/o seulement ont été soumis aux droits, le reste, 67 o/o, est entré en franchise, l'article le plus important de ce chef étant le sucre de canne au-dessous de 16° au polarimètre, qui, à lui seul, représente un chiffre de 118 millions de francs, soit plus de 44 o/o du total, le seul article importé en franchise sous le tarif Wilson qui en approche le plus étant la laine, dont les trois classes et les déchets s'élèvent à environ 6 millions de francs.

Avant d'examiner le détail des importations d'origine française, il est bon de donner la liste des douze principaux pays importateurs directs à Philadelphie en 1894, avec les chiffres pour les deux années précédentes permettant d'éta-

blir des comparaisons ; les valeurs portées dans ce tableau sont données en milliers de francs :

Pays importateurs	Valeur en milliers de francs		
	1894	1893	1892
Cuba	114.208	85.582	104.387
Grande-Bretagne	56.358	67.880	77.092
Allemagne	23.592	38.472	31.872
Indes hollandaises	9.038	12.360	6.590
Antilles anglaises	8.715	16.697	12.119
France	7.246	10.390	10.808
Indes anglaises	4.883	4.981	5.412
Philippines	4.503	18.285	8.930
Belgique	3.708	2.865	3.286
Hollande	3.375	1.235	2.114
Turquie d'Asie	3.208	2.395	2.723
Italie	3.073	5.569	6.471

Comme on le voit par ce tableau, les importations des divers pays d'Europe ont uniformément baissé à Philadelphie en 1894, sauf celles de la Hollande et de la Belgique qui, grâce aux facilités offertes par la « Red Star Line C° », ont un peu augmenté. Les importations de la Grande-Bretagne ont baissé de onze millions et demi de francs, celles de la France de plus de trois millions de francs et celles de l'Italie de deux millions et demi. La crise a donc atteint tous les pays, sauf les deux mentionnés plus haut et l'île de Cuba, le sucre étant l'article principal importé de cette dernière.

Aux importations à Philadelphie de la France continentale, il convient de joindre 356.400 fr. importés des possessions françaises en Afrique, et qui comprennent exclusivement quatre articles, en tête desquels viennent les peaux de chèvres, puis les fibres végétales, le coton — qualité spéciale — et enfin le chêne-liège. En 1893, ces importations s'étaient élevées à 671.000 fr. et comprenaient en plus

de l'huile d'olive et du minerai de fer, environ 17.000 t. Il y avait également une légère importation de la Guyane française, environ 500 tonnes de phosphate valant 21.000 fr.; cette année, elle a disparu. Et, à côté d'elle, on voit la Guyane anglaise importer dans le seul port de Philadelphie 50.000.000 de livres de sucre brut valant 1.600.000 doll.

Rien n'est plus frappant, dans cet ordre d'idées, que le commerce des bananes et des fruits tropicaux.

Il a été importé à Philadelphie, en 1894, pour 4.716.000 fr. de bananes et 353.917 de noix de coco se répartissant ainsi d'après les lieux de provenance, les chiffres pour 1893 étant donnés pour comparaison :

	Bananes		Noix de coco	
	1894	1893	1894	1893
Lieux de provenance	Francs	Francs	Francs	Francs
Cuba..........	1.829.000	2.185.112	36.816	191.147
La Jamaïque ...	2.887.000	2.068.211	199.836	200.969
Porto-Rico.....	»	»	61.490	51.633
Colombie......	»	»	55.775	156.457
Total ...	4.716.000	4.253.323	353.917	600.209

On voit, par ce tableau, qu'un total moyen de 5 millions de francs de bananes et de cocos est importé dans le seul port de Philadelphie et annuellement des Antilles, et que pas un seul de ces fruits ne vient de nos colonies de la Martinique et de la Guadeloupe que la nature a disposées à souhait pour ces cultures, et où la crise sucrière est intense. L' « Union coloniale » s'occupe de la question qui, si l'on considère les importations de New-York, de la Nouvelle-Orléans, de Boston et de Baltimore, a, pour ces intéressantes colonies, où le budget s'équilibre avec peine, une portée considérable.

Parmi les articles importés à Philadelphie de l'étranger, nous nous occuperons spécialement de ceux importés de France. Nous les classerons en mettant en regard les quantités totales importées en ce port, ne mentionnant pas ceux à l'importation desquels la France ne prend point part.

Articles importés —	Importation totale — Dollars —	Importation de France — Dollars —
Laines, 3 classes	1.498.965	185.434
Tissus coton	162.853	68.810
Tissus soie	464.387	118.080
Robes soie, en pièces	135.691	36.939
Champagnes	69.106	65.721
Vêtements de laine	82.583	28.829
Dentelles soie et rubans	95.279	26.259
Œuvres d'art	266.694	72.524
Graines	183.251	27.494
Cuir brut	146.784	34.257
Fils de lin, chanvre et jute	58.185	21.798
Plumes et fleurs	47.912	28.080
Prunes et pruneaux	49.616	48.901
Amandes	28.498	27.151
Fruits en conserve	24.590	15.472
Gants de peau	34.097	27.744
Verres manufacturés	94.418	17.687
Légumes en conserve	32.397	19.675
Tissus chanvre, lin et jute	423.969	24.384
Vins en bouteilles	36.542	18.379
Vins en fûts	67.994	10.364
Draps et lainages	558.131	15.127
Papiers	227.754	40.740
Jouets	102.790	3.186
Peaux de chèvres	1.126.803	9.664
Ciments	360.940	8.154
Produits chimiques	331.414	15.826
Cotonnades teintes	319.851	7.703
Dentelles de coton	134.355	11.434
Porcelaine décorée	221.731	17.948
Livres	76.083	10.149
Craie	12.375	4.759
Fibres végétales	27.998	7.433

Articles importés	Importation totale	Importation de France
—	Dollars	Dollars
Pendules	15.024	10.013
Pierres précieuses	11.695	11.545
Cognac	11.551	10.172
Huiles d'olive	33.298	13.443
Gants de peau	34.097	27.744

Ce tableau est intéressant à étudier. Il montre que, pour un grand nombre d'articles tels que les peaux de chèvres, les cotonnades teintes, les jouets, les lainages, les papiers, les ciments et autres, la France n'a pas la proportion qu'elle devrait avoir ; la concurrence se fait sentir de plus en plus, et les commerçants français devraient suivre l'exemple de leurs rivaux allemands et anglais, qui inondent le pays de leurs voyageurs, se créent sur place des relations, correspondent dans la langue du pays, et en adoptent les usages et les habitudes commerciales.

D'ailleurs, une étude détaillée de l'importation française à Philadelphie n'offrirait qu'une importance secondaire, la très grosse partie des articles français consommés à Philadelphie venant par voie de New-York, ce qui les grève de frais supplémentaires. Par exemple, les quantités portées sur ce tableau pour les cognacs, les vins en bouteille, les gants, les plumes et fleurs, les dentelles, les livres, les rubans, ne représentent pas le dixième au maximum de la quantité consommée par Philadelphie et les marchés qui en dépendent, et sont souvent inférieures aux importations d'une seule maison de la place.

Le reste vient de New-York par voie ferrée, ayant de ce fait à supporter des frais de manipulation, de brokerage, sans compter le fret qui, comme je l'ai déjà fait observer dans mon rapport de l'année dernière, est plus lourd, pour

certains produits, de New-York à Philadelphie que de Liverpool à New-York.

Je ne puis que recommander encore l'urgence et la possibilité de l'établissement d'une ligne de steamers directs, pour fret et passagers, entre ce port et un port de France autre que Le Havre. La « Pennsylvania Railroad Company », dont on aurait pu craindre l'opposition, est prête à favoriser cette entreprise, ainsi que la Trades League, qui comprend plus de deux mille maisons de commerce et qui a promis son formel appui à l'exécution de ce projet, laquelle aurait un excellent effet tant pour la prospérité du port de Philadelphie que dans l'intérêt de notre commerce d'exportation. Cette question importante, que je ne ferai qu'effleurer ici, fera d'ailleurs l'objet d'un rapport spécial.

NAVIGATION ET MOUVEMENT DU PORT DE PHILADELPHIE

En 1894, il est rentré à Philadelphie 863 navires : 154 voiliers et 709 vapeurs, représentant un fret de 1.183.467 tx. dont 10,494 sous pavillon français, moins de un pour cent. En 1893, le nombre des navires entrés avait été de 992, et en 1892 de 1.217, ce qui indique une décroissance qui correspond à la décroissance des importations.

Sous pavillon américain, il y a 297 navires à l'entrée, 229 voiliers et 68 vapeurs, avec un fret de 246.084 t., ce qui donne un mouvement total de navigation à l'entrée du port de Philadelphie de 1.429.551 t.

Quant aux sorties, elles ont été, pour les navires étrangers de tous pavillons, 775 navires : 176 voiliers et 599 vapeurs, avec un tonnage de 1.026.730 tx, et pour les navires américains de 267 : 212 voiliers et 55 vapeurs, avec un tonnage de 254.370 tonnes, ce qui représente un mouvement

total, à la sortie, de 1.281.100, soit l'entrée et la sortie sous tous pavillons, y compris celui des États-Unis, 2.710.651 tx.

Le nombre de navires expédiés de ce port et de Wilmington par le vice-consultat de France a été, en 1894, de 135 navires dirigés vers les ports français, dont 117 étrangers et 18 français. En 1892, ce chiffre était de 130 navires, dont 12 français, et en 1893 de 156 dont 141 étrangers et 15 français. Le nombre des transports sous pavillon français augmente régulièrement, mais non dans des proportions qu'on serait en droit d'espérer, surtout au moment où Philadelphie devient, à peu près exclusivement, le port d'exportation des pétroles bruts destinés à la raffinerie française.

MOUVEMENT ET NAVIGATION DU PORT DE WILMINGTON

Le tableau qui précède ne serait pas complet si l'on n'y joignait les chiffres relatifs à la navigation du port de Wilmington, Delawarre. En 1894, il est entré en ce port 86 navires étrangers : 75 steamers et 11 voiliers, tonnage 121.623, et il en est sorti 91 : 67 steamers, 24 voiliers, représentant un tonnage de 138.954 tx. Les chiffres manquent pour le cabotage et les navires sous pavillon américain. Il en résulte que le mouvement maritime de l'estuaire du Delaware, pour les deux ports, a été le suivant pour les navires étrangers en 1894 :

	Navires entrés	Tonnage	Navires sortis	Tonnage
Philadelphie	863	1.183.467	775	1.026.730
Wilmington	86	121.623	91	138.954
	949	1.305.090	866	1.165.684
Soit pour le mouvement du Delaware, pavillons étrangers.	866	1.165.684		
	1.815	2.470.774		

CÉRÉALES

L'exportation des céréales, qui était d'abord des plus importantes à Philadelphie, tend à diminuer. Sur 96 millions de bushels de blé et de maïs exportés d'Amérique en 1894, Philadelphie ne vient que pour une proportion de 8,21 o/o, au lieu que Baltimore voit les quantités s'accroître, atteignant en 1894, 18,86 o/o. En revanche, l'exportation du pétrole de ce dernier port n'est plus que de 5,28 o/o du total général.

AMÉLIORATION DU PORT

Le Congrès a voté une somme importante pour le creusement du lit du Delaware, les travaux sont commencés et seront terminés l'année prochaine. Un pont est en construction sur le Delaware, entre Philadelphie et Camden, pour réunir les deux tronçons du Pensylvania Railroad dans les deux états de Pensylvanie et du New-Jersey. Un autre pont pour piéton et voitures, qui serait situé plus au cœur de la ville, est en projet et sera commencé prochainement. Ces deux ponts, tout en débarrassant le fleuve des chalands et des « ferry-boats » servant actuellement au transport du public, des voitures et vagons de marchandises, pourront rivaliser comme beauté et comme grandeur avec le fameux pont de Brooklyn.

IMMIGRATION

Ainsi que les années précédentes, l'immigration au port de Philadelphie a été très faible en ce qui concerne la France. Sur 24,459 personnes (10,868 femmes et 13,591 hommes) on ne trouve que 64 français. L'Irlande, l'Angleterre, l'Allemagne et la Russie fournissent, comme toujours, le nombre le plus important des immigrants.

MOUVEMENT COMMERCIAL EN 1895

Pour l'année 1895, le mouvement du port de Philadelphie a été de 84,016,554 dollars se décomposant ainsi :

Exportations..........	36.745.119 dollars
Importations..........	47.271.435 —

Ce mouvement commercial est en diminution continue depuis quatre années, pendant lesquelles une crise intense, due a des raisons d'ordre diverses, n'a cessé de régner, non seulement à Philadelphie, mais sur toute l'étendue des États-Unis.

La différence en moins de 1895 avec	1894 est de	4.978.150 doll.
—	1893...	18.270.587 —
—	1892...	39.535.250 —

Quant aux exportations du port de Wilmington où, maintenant un assez grand nombre de navires charge de l'huile brute pour l'Europe et en particulier la France, elles ont été de :

38.650.941 gallons pétrole brut
38.263.707 — — raffiné

d'une valeur totale de 5.052.000 dollars, les importations y étant à peu près nominales, les navires pétroliers arrivant en ballast.

DÉTAIL DES EXPORTATIONS

Le tableau suivant donne, pour le port de Philadelphie, le détail exprimé en milliers de francs des vingts principaux articles exportés, de Philadelphie en 1895. Pour permettre de juger des fluctuations de chaque article, j'ai mis en regard les chiffres correspondants pour les deux années précédentes 1894 et 1893.

Articles	Valeur en milliers de francs		
	1895	1894	1895
1. Pétrole raffiné	53.728	33.732	41.016
2. — brut	21.027	13.802	15.676
3. Farine de blé	12.529	24.668	35.139
4. Feuilles de tabac	10.957	16.269	8.162
5. Maïs	7.735	5.824	10.299
6. Çoton en balles	7.688	8.864	5.820
7. Bétail sur pied	7.602	10.599	8.092
8. Lard	6.550	13.603	19.089
9. Huile de graissage	6.061	4.782	4.588
10. Blé	5.182	13.355	21.620
11. Houille	5.148	4.867	4.189
12. Saindoux	4.392	6.040	6.076
13. Paraffine	3.397	4.047	4.120
14. Jambons	2.387	2.943	4.606
15. Naphte	2.047	1.474	1.450
16. Bœuf frais	1.706	3.000	2.923
17. Glucose	1.665	1.029	1.905
18. Locomotives	1.547	1.094	3.312
19. Bœuf en boîtes	1.498	1.174	2.055
20. Bois manufacturés	1.150	221	249

Il résulte de l'examen de ce tableau que le pétrole tend, de plus en plus, à devenir l'article le plus important d'exportation de Philadelphie. L'année 1895 montre une augmentation totale de plus de 27 millions 1/2 de francs comparée à 1894, se répartissant ainsi :

Huile brute	7.525.000	francs
— raffinée	19.996.000	—

Cent soixante-neuf millions de gallons de pétrole raffiné et plus de soixante-quatorze millions de gallons de pétrole brut représentent les chiffres de cette énorme exportation de Philadelphie contrôlée tout entière par la « Standard Oil C° ».

Le port de Wilmington ayant exporté, de son côté :

Pétrole brut.....	38.650.941	gallons
— rafiné...	38.263.707	—

on voit que le mouvement total des pétroles exportés par la voie du Delaware représente :

Pétrole brut.......	112.650.941	gallons
— raffiné....	207.263.707	—

Sur ce total, Philadelphie exporte en France 45.796.104 gallons de pétrole brut, et 708.563 gallons de raffiné, et Wilmington 31.971.775 gallons de pétrole brut, soit moins de 1/2 pour cent de la totalité des pétroles raffinés et plus de 69 0/0 de la totalité des pétroles bruts exportés par la voie du Delaware.

L'exportation du bétail sur pied et du bœuf frais a subi une diminution par suite des obstacles que l'insuffisance de l'inspection vétérinaire a forcé diverses contrées à élever contre l'importation de ces articles. L'exportation varie selon les besoins des pays consommateurs et l'état des récoltes. Il ne peut être tiré aucune conclusion de leurs variations, bien que celles-ci soient parfois considérables.

Les principales contrées vers lesquelles s'est portée cette exportation sont les suivantes, valeurs en milliers de francs :

1. Angleterre....................	83.905
2. Belgique......................	15.540
3. Ecosse........................	14.402
4. France........................	14.168

5.	Allemagne	11.128
6.	Japon	8.155
7.	Italie	7.630
8.	Cuba	5.263
9.	Irlande	4.100
10.	Mexique	3.356

La France vient au quatrième rang dans cette liste.

Le chiffre des exportations pour 1895, qui est inférieur de plus de 7 millions de francs à ce qu'il était en 1892, doit être ajouté; d'ailleurs, pour avoir une idée exacte de l'exportation vers la France empruntant la voie du Delaware, au chiffre des exportations de Wilmington, 8.556.000 francs, ce qui donne une exportation totale pour la France de 22.324.000 francs.

La « Red Star Line », qui fait un service régulier entre ce port et Anvers, assure à la Belgique le second rang. La création imminente d'une ligne joignant Philadelphie à un port français augmentera les exportations vers la France, comme d'ailleurs les importations de notre pays en ce port. L'exportation de Philadelphie aux Antilles françaises, consistant surtout en charbon, s'est élevée au chiffre de 408.448 francs, un peu inférieure à celle de l'année dernière.

IMPORTATIONS

Le total des importations s'est élevé, pour Philadelphie, au chiffre de 241.082.000 francs, inférieur de 26.997.000 fr. à celles de l'année précédente. Sur ce chiffre, 67,30 o/o ont été soumis aux droits du tarif Wilson; le reste est entré en franchise.

Les douze principaux pays importateurs sont les suivants, la valeur des importations exprimée en milliers de francs :

1.	Angleterre	61.541	3.	Allemagne	24.047
2.	Cuba	61.246	4.	France	13.567

5. Indes hollandaises.	9.083	9. Philippines........	4.397
6. Indes Anglaises..	7.405	10. Brésil.............	4.014
7. Antilles Anglaises.	5.987	11. Belgique..........	5.239
8. Ecosse..........	6.712	12. Italie.............	2.933

Les importations de la France ont augmenté, en 1895, de 6.321.000 francs sur l'année précédente. Celles de Cuba ont baissé dans d'énormes proportions, tombant de 114 millions à 61, par suite de la guerre civile qui désole ce pays. Les importations de l'Allemagne se maintiennent à peu près au même chiffre qu'en 1894, mais elles ont diminué de près d'un tiers sur celles de 1893. Celles de l'Italie sont également en décroissance par suite de la concurrence des fruits de la Californie et surtout de la Floride.

Les importations des possessions françaises d'Afrique montrent une heureuse progression. Elles n'étaient en 1894 que de 356.400 francs; elles sont passées en 1895 à 1.224.000 francs, comprenant surtout des peaux de chèvres pour près d'un million, et du minerai de fer. Les importations de la Belgique et de l'Allemagne ont lieu surtout par la « Rod Star Line ».

IMPORTATIONS FRANÇAISES

Le tableau suivant montre le détail des importations venant de France, les chiffres pour l'année qui nous occupe étant suivis, pour comparaison des chiffres pour 1894 et du chiffre total de l'importation de chaque article ou ce port pour l'année 1895, ce qui permettra de juger d'un coup d'œil l'augmentation d'une année à l'autre et la proportion entre l'article français et l'article étranger :

Articles	Valeur exprimée en dollars 1895	Importation 1894	Importation totale en 1895	
Laines, 3 classes.....	598.000	185.434	3.715.944	doll.
Soies ouvrées........	203.895	118.080	1.007.270	—
Œuvres d'art.........	103.145	72.524	265.670	—
Champagne..........	83.304	65.721	89.292	—
Gants de peau........	70.650	27.744	119.854	—
Cotons ouvrés........	64.575	68.810	443.273	—
Dentelles de coton....	68.318	11.434	204.822	—
Fleurs et plumes.....	61.794	28.080	96.896	—
Pierres précieuses.....	61.624	11.545	67.482	—
Tissus de soie	71.631	118.080	194.911	—
Draps de laine........	30.486	15.127	1.646.676	—
Dentelles de soie.....	34.321	16.259	45.649	—
Peaux de chèvres.....	54.448	9.664	2.311.000	—
Produits chimiques...	33.627	15.826	581.163	—
Cuirs bruts..........	41.377	34.257	70.301	—
Porcelaine d'écurie....	31.754	17.948	363.275	—
Chanvre et jute......	30.276	21.798	71.600	—
Amandes............	23.198	27.151	34.340	—
Noix...............	25.610	4.450	27.667	—
Pruneaux............	20.592	48.901	81.040	—
Pendules...........	25.018	10.013	43.268	—
Poils...............	69.450	51.478	304.659	—
Soie en pièces........	19.044	36.939	194.790	—
Vins en fûts..........	12.529	10.364	89.402	—
Vins en caisses.......	16.796	18.379	41.897	—
Papier..............	26.175	40.740	299.158	—
Huile d'olives........	46.366	13.443	49.789	—
Verres ouvrés........	11.385	17.787	105.448	—
Montres.............	19.989	1.207	26.989	—
Brosserie...........	14.908	13.163	23.717	—
Livres..............	11.119	10.149	111.542	—
Cotonnades..........	12.688	7.703	381.271	—
Fruits en conserve....	18.158	15.472	44.301	—
Brandys............	10.403	10.178	38.200	—
Jouets..............	9.967	3.186	203.209	—

Il est inutile de faire remarquer que, par suite de l'absence d'une ligne directe de navigation reliant la France à ce port, les importations des produits français portées dans ce tableau ne représentent pas le cinquième, et pour certains

articles le centième des articles français consommés à Philadelphie et dans les comtés avoisinants. Cette observation a été développée dans nos précédents rapports avec des détails suffisants.

NAVIGATION

Il est entré à Philadelphie 873 navires en 1895; — dont 163 voiliers et 710 vapeurs, — ayant un tonnage de 1.220.934 tonneaux; il est sorti du même port 760 navires, — dont 178 voiliers et 582 vapeurs, — les autres allant prendre charge à Wilmington, ce qui représente, à l'entrée et à la sortie, un total de 1633 navires, — dont 1292 steamers et 341 voiliers, — avec un tonnage total de 2.265.697 tonnes.

Wilmington a eu 63 navires arrivés et 90 sortis, tous chargés de pétrole.

IMMIGRATION

En 1895, Philadelphie a reçu 25.595 immigrants, dont la France n'a fourni que 80. Comme toujours, c'est l'Angleterre, l'Irlande, l'Allemagne et la Russie qui fournissent le plus grand contingent.

SERVICE ENTRE PHILADELPHIE ET LA FRANCE

En terminant cette étude, il m'est agréable de voir que la question d'un service maritime à établir entre Philadelphie et un port de France autre que le Havre, semble entrer dans

une période pratique. Il n'est pas douteux que ce service ne soit appelé à un grand avenir, et je fais des vœux pour son prompt établissement. La Cie Transatlantique a, là, une belle initiative à prendre aussi bien pour elle que pour le commerce entre la France et les États-Unis. Le port d'attache devrait être Bordeaux ou Marseille, et les navires construits de façon à suffire aux services des passagers, des émigrants et des marchandises.

L'article suivant paru dans *Evening Bulletin,* de Philadelphie, et que nous donnons en appendice montre clairement à ceux qui pourraient hésiter à entreprendre cette ligne, que la sympathie et le concours des hommes d'affaires et des commerçants de cette grande cité leur sont acquis d'avance.

APPENDICE

(Article ertrait de l'*Evening Bulletin,* de Philadelphie).

COMMERCE DIRECT AVEC LA FRANCE

La consommation de marchandises et de produits français de toute nature à Philadelphie est énorme. Mais ce n'est que la plus petite quantité qui arrive directement à ce port : la plus grosse partie arrive à New-York, y paie les droits de douanes et, de là, est transportée par chemin de fer en cette ville. M. Louis Vossion, le consul de France en ce port, qui a donné une si grande attention à l'étude de tout ce qui concerne la ville de Philadelphie, a publié dernièrement, dans le *Moniteur officiel du Commerce,* un long article sur les avantages de ce port, et sur l'indifférence apparente

des exportateurs français relativement à son importance comme débouché des produits manufacturés de leur pays. Ce rapport a été reproduit sous forme de brochure, et sa circulation en France peut avoir un bon résultat. Elle contient une statistique complète des importations : il en ressort que, tandis que les importations directes de la Grande-Bretagne à Philadelphie ont été de 77.922.000 francs, celles de la France n'ont été que de 14.170.000 francs, c'est-à-dire seulement le tiers des importations allemandes, et à peine supérieures à celles de la colonie anglaise de la Guyane.

Les soieries françaises, les lainages français, les vins, et des centaines d'autres produits sont vendus et consommés en quantités immenses à Philadelphie. Si les armateurs Français étaient *seulement la moitié aussi énergiques et entreprenants que les Anglais, toutes ces marchandises seraient apportées directement à Philadelphie du Hâvre, de Bordeaux ou d'autres ports.* Il y aurait un fret suffisant pour une ligne hebdomadaire de steamers, et de nombreux navires à voiles qui, au retour, porteraient du pétrole, des céréales, des farines, et autres produits américains. Les délais causés par le passage par la douane de New-York, et le coût du transport par chemin de fer ou par canal seraient ainsi évités. Il se produirait une augmentation visible et sensible de notre commerce, et la douane de Philadelphie offrirait une grande augmentation de recettes, lesquelles vont maintenant grossir le chiffre des recettes de la douane de New-York. Tous ces faits et leurs conséquences sont représentés par M. Vossion, avec soin, et avec clarté, et bien que son but soit d'attirer avant tout l'attention de ses propres compatriotes sur la question, celle-ci est digne également de l'attention des citoyens de Philadelphie.

Parmi les sujets qui auront à être traités par les fonda-

teurs de la Bourse proposée, et par les directeurs de nos autres organisations commerciales, celui qui consistera à établir un courant commercial direct entre Philadelphie et les principaux ports de France sera, sans aucun doute, l'objet de la plus sérieuse attention. *Il n'y a aucune raison pour que Philadelphie n'ait pas autant de commerce avec ces ports qu'avec Anvers.* Une correspondance plus intime avec les principaux marchands de France amènerait des entreprises aussi avantageuses que celles qui sont nées dans le grand port Belge, à la suite de la création de la ligne maritime unissant les deux ports. La France a besoin d'être éclairée, et poussée à agir par l'exposé de faits tels que eeux que M. Vossion a réunis dans sa brochure. *Philadelphie serait prête à coopérer avec elle, aussi bien au moyen de ses capitaux que de son trafic. Elle accueillerait avec plaisir* toute entreprise tendant à créer des relations commerciales directes et fréquentes avec un pays pour lequel elle éprouve d'aussi cordiales sympathies que la République française !

Nous espérons voir cette ligne en pleine opération avant l'ouverture de l'Exposition de 1900 !

FIN.

Poitiers, Imprimerie BLAIS et ROY, rue Victor-Hugo, 7.